ANNO XXX. Sabato, 2 Gennaio 1897 NUM. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

PER IL 1897.

Con questo numero il *Monitore* entra nel suo XXX anno di vita.

Fondato sotto gli auspici e colla illuminata collaborazione dell'illustre Paleocapa, esso è il più antico periodico ferroviario che si pubblichi in Italia, ed il favore costante dei suoi lettori e quello che tecnici competenti ed autorevoli in materia ferroviaria ed economica gli accordano, collaborandovi, lo fanno anche, osiamo dirlo, il più reputato.

Continueremo nel corso dell'anno nuovo ad introdurre quelle migliorie che ci saranno suggerite dall'opportunità e ad arricchire la rubrica delle *Nostre informazioni*, sempre originale, la quale serve a più di un confratello che la saccheggia a tutto suo vantaggio.

Intanto raccomandiamo ai nostri associati, il cui abbonamento è scaduto col 31 dicembre p. p., a volerlo rinnovare sollecitamente, onde evitare disguidi od interruzioni nel recapito del giornale.

TRAMVIE A TRAZIONE MECCANICA
E FERROVIE ECONOMICHE

Pubblichiamo il TESTO DEFINITIVO della *Legge sulle Tramvie a trazione meccanica e Ferrovie economiche* approvato dal Parlamento.

TITOLO I. — **Tramvie a trazione meccanica.**

Art. 1. La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non potrà aver durata maggiore di anni sessanta.

All'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica si provvede con Decreto Reale, sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, prima dell'inizio dei lavori.

Art. 2. Le tramvie dovranno aver la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna in brevi tratti del percorso qualche parziale deviazione.

Il binario sarà collocato al livello del suolo stradale in modo da recar il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale dovrà restare sempre riservata una zona di larghezza tale, che a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente, sia sufficiente alla libera circolazione ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

Nel caso però che tale larghezza fosse inferiore ai quattro metri, si dovrà ottenere l'approvazione governativa.

La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tramvia dovrà, salvo casi eccezionali, riconosciuti dal Governo, distare non meno di ottanta centimetri da qualsiasi ostacolo fisso che superi metri 1.20 di altezza sul piano stradale.

Art. 3. Ultimati i lavori si procederà al relativo collaudo in concorso di un rappresentante del Governo, prima dell'apertura al pubblico l'esercizio della tramvia o di qualche tronco di essa.

Art. 4. L'approvazione dei tipi di materiale mobile e degli impianti di locomozione telodinamica od elettrica è riservata al Governo, e dovrà ottenersi insieme all'autorizzazione dell'esercizio, ovvero prima di applicarli se trattasi di innovazioni durante l'esercizio stesso.

Art. 5. Tutte le stazioni delle tramvie a trazione meccanica e le fermate che saranno indicate dall'autorità prefettizia dovranno essere collegate da apposito filo telegrafico o telefonico, e fornite degli apparecchi necessari pel regolare servizio di corrispondenza.

Inoltre nei punti della linea che saranno determinati dal prefetto, il concessionario dovrà applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dal prefetto stesso sentiti i funzionari tecnici governativi.

Art. 6. La velocità massima dei treni nei vari punti del percorso di una tramvia sarà determinata dal prefetto sentiti i funzionari tecnici governativi, non potrà superare in qualsiasi tratto della linea i trenta chilometri all'ora, quando i treni siano muniti di freni continui; altrimenti essa non dovrà superare i venti chilometri.

Dal prefetto, sentiti i funzionari tecnici governativi, saranno prescritte le norme speciali per limitare la velocità nei tratti a forti discese, nelle curve e nei punti pericolosi, nelle traverse degli abitati e nelle ore notturne, in modo da

assicurare la incolumità delle persone e la pronta fermata del treno.

Art. 7. La composizione massima dei treni, la dotazione minima di personale di servizio per ogni treno e per la custodia e sicurezza della linea, il minimo intervallo fra i treni che si succedono, saranno determinati dal prefetto, sentiti i funzionari tecnici governativi, tenendo conto delle condizioni di andamento altimetrico e planimetrico della linea.

Art. 8. L'approvazione degli orari è riservata al prefetto, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali potranno pur essere determinati speciali punti di fermata.

Tale approvazione si intenderà implicitamente data dopo trascorsi quindici giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che il prefetto abbia fatto pervenire al concessionario un provvedimento contrario.

Quanto ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso in tempo utile con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione al prefetto, il cui silenzio equivarrà ad approvazione.

Art. 9. Quando trattisi di linee tramviarie percorrenti il territorio di diverse Provincie, le disposizioni dei precedenti articoli 6, 7 e 8 sono prese d'accordo dai rispettivi prefetti; e in caso di dissenso dei medesimi, decide il Ministro dei Lavori Pubblici.

L'approvazione degli orari, di che all'articolo 8, compete al prefetto della Provincia nella quale ha sede la direzione dell'esercizio della linea tramviaria.

Art. 10. Le tariffe massime dei trasporti saranno fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ogni successivo aumento dovrà pure essere approvato dal medesimo.

Art. 11. La sorveglianza dell'esercizio per quanto riguarda la pubblica sicurezza spetta all'autorità governativa, e verrà disciplinata con apposito regolamento.

È in facoltà del Governo, per constatati e gravi motivi di sicurezza, di far sospendere l'esercizio della linea, sentito l'ente proprietario della strada, e qualora non si provveda, potrà anche revocare ogni autorizzazione.

Art. 12. Le tramvie andranno soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dell'esercizio, in una misura non eccedente lire 20 al chilometro, da versarsi nelle casse dello Stato, quale corrispettivo delle spese di sorveglianza.

Quanto alle tramvie esistenti, il contributo per ciascuna di esse nel limite sovraccennato, sarà stabilito dal Governo.

TITOLO II. — Ferrovie economiche.

Art. 13. Le ferrovie economiche verranno concesse per Decreto Reale sopra proposta del Ministro dei Lavori Pubblici.

Esse debbono essere stabilite in sede propria, salvo i casi in cui sia ritenuto opportuno dal Governo concedere parte del percorso sopra strade ordinarie, con sede separata.

Nel caso di ponti o viadotti che non rendessero possibile tale sede separata, si dovranno adottare le norme degli articoli 2 e 6 della presente legge.

Art. 14. Le concessioni di ferrovie economiche non potranno essere fatte per un periodo di tempo eccedente i settant'anni.

Art. 15. Lo Stato potrà concorrere nelle spese di costruzione e di esercizio delle ferrovie economiche, per la parte di esse costruita in sede propria, con sovvenzioni chilometriche, da concedersi con le norme e coi criteri di cui nelle leggi 25 luglio 1887, n. 4785, e 30 giugno 1889, n. 6183, tenuto conto per riguardo alla misura delle sovvenzioni predette, delle agevolezze consentite dalla presente legge a favore dei concessionari.

Art. 16. Nell'atto di concessione saranno determinati, sopra proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile, di cui dovrà essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitolati verranno stabiliti per ciascun caso la velocità massima e la composizione dei treni in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni valevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale viaggiante e di stazione, la composizione e la circolazione dei treni.

Nell'atto di concessione saranno altresì stabilite le tariffe massime pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non potranno essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato, salvo il caso in cui le pendenze da superare richiedano sistemi speciali di trazione.

Art. 17. Compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio si potranno ammettere le fermate in binario corrente, anche senza fabbricati, raddoppi di binari, scambi, meccanismi, od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso di stazioni di fabbricati privati.

Art. 18. L'armamento dovrà esser tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della linea che forma oggetto della concessione, e delle altre con cui si intenda stabilire un servizio comune.

Art. 19. Il concessionario avrà l'obbligo di provvedere al numero di agenti necessario alla conservazione ed alla sorveglianza della strada, in modo da assicurare la libera circolazione dei convogli e la trasmissione dei segnali che verranno adottati.

Art. 20. Per le ferrovie economiche, nei tratti in sede propria, non vi sarà obbligo della separazione delle proprietà laterali con chiusure stabili o permanenti, ad eccezione dei tratti attraversanti località ove è bestiame vagante; e nei luoghi molto frequentati e pericolosi, nei quali la velocità massima dei treni non deve mai oltrepassare i trentacinque chilometri all'ora.

Art. 21. Lungo i tratti di ferrovie in sede propria, per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette o garette di ricovero per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero all'importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni ed alle circostanze locali.

Potranno pure permettersi, là dove, a giudizio dei funzionari tecnici governativi, non si presenti alcun pericolo, la chiusura dei passaggi a livello mediante barriere manovrate a distanza; l'impianto di passaggi privati e pedonali, chiusi e manovrati dagli utenti sotto la loro responsabilità, ed anche la semplice apposizione di tabelle di avviso ai passaggi poco frequentati, limitando in questo caso la velocità come all'articolo precedente.

Art. 22. Quando la velocità dei treni non oltrepassi i trentacinque chilometri all'ora, la distanza dalle case o dalle capanne di legno o di paglia potrà essere ridotta a soli dieci metri.

Art. 23. Le domande di concessione, i progetti e i capitolati per le ferrovie aventi qualche tratto sopra strade ordinarie, come all'art. 15, dovranno essere accompagnati dall'approvazione e dal consenso dell'ente proprietario della strada stessa.

Le modificazioni che venissero arrecate andranno pure soggette all'approvazione dell'ente medesimo per quanto lo concerna.

Al collaudo della linea interverrà un delegato dell'ente proprietario della strada.

Art. 24. Sarà obbligo del concessionario d'una ferrovia, avente qualche tratto su strada ordinaria, di provvedere a tutte le spese di adattamento o di sistemazione della strada medesima che si rendano necessarie durante o dopo la costruzione della ferrovia e per effetto della medesima, non che di provvedere al ripristino a scadenza della concessione, quando non siasi altrimenti pattuito.

Art. 25. Alla scadenza della concessione e per i tratti sulla strada ordinaria, l'ente proprietario della medesima subentrerà al concessionario coi diritti medesimi che spettano allo Stato per le ferrovie in sede propria.

Ove vi siano più enti interessati, dovranno preventivamente decidere se intendono costituirsi in consorzio con

le norme della Legge 29 giugno 1873, n. 1475, per conservare la ferrovia, oppure richiedere il ripristino della strada di cui era stata concessa l'occupazione; nel primo caso il Governo rappresenterà nel Consorzio quei tratti di strade proprie o di ferrovia in sede propria che verranno a lui devoluti.

Art. 26. Alla scadenza del contratto il concessionario non potrà alienare il materiale mobile, nè gli attrezzi e le provviste, che dopo aver fatto la riconsegna della strada agli enti proprietari della medesima.

Art. 27. Le facoltà e i diritti consentiti allo Stato dagli articoli 250 e 251 della Legge 20 marzo 1865, n. 2248, s'intenderanno estesi anche agli enti proprietari dei tratti di strade occupati con ferrovie economiche.

Art. 28. Nel caso di decadenza del concessionario, il Governo dovrà preventivamente interpellare gli enti proprietari delle strade ordinarie se intendano che abbiano corso le pratiche di cui agli art. 253 e seguenti della citata legge.

Qualora gli enti predetti si pronunzino per la continuazione ed ultimazione delle opere, è fatta facoltà al Governo di deliberare la nuova concessione per mezzo di licitazione o trattativa privata, semprechè sia andato deserto il primo incanto.

Nel caso che gli enti predetti decidano il ripristino della strada ordinaria, esso dovrà eseguirsi a tutto carico e spesa del concessionario decaduto. In verun caso il concessionario decaduto avrà diritto a chiedere corrispettivo o indennità per le opere eseguite o provviste fatte, sia sui tratti in sede propria, sia nelle tratte percorrenti le strade ordinarie.

Art. 29. Nel caso di riscatto da parte dello Stato d'una ferrovia avente qualche tratto sopra strada ordinaria, il medesimo subentrerà al concessionario negli obblighi verso gli enti proprietari della strada.

Art. 30. Per le ferrovie su strade ordinarie potranno, con Decreto Reale, sentiti il Comitato superiore delle Strade Ferrate ed il Consiglio di Stato, essere delegate alle Amministrazioni provinciali alcune delle funzioni di vigilanza e di riscontro che per legge competono al Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 31. La zona libera per il carreggio nei tratti di strade ordinarie da occuparsi con una ferrovia economica, dovrà avere una larghezza non inferiore a metri 5.

Art. 32. La zona predetta sarà separata da quella riservata alla ferrovia nei modi che verranno determinati nell'atto di concessione (siepe, stecconata, muro), tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata, salvo le eccezioni di cui all'art. 15.

Art. 33. Per i tratti di ferrovie stabiliti sopra strade ordinarie, il limite massimo della velocità assoluta dei treni non potrà oltrepassare i trenta chilometri all'ora.

A traverso gli abitati, nei passaggi a livello e nei tratti comuni con la via carreggiabile si applicheranno norme speciali di sicurezza, col procedimento prescritto per le tramvie a trazione meccanica.

Art. 34. Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie.

Art. 35. Sulla sede propria nelle dipendenze delle ferrovie economiche è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare o di fermarsi, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai convogli o per la spedizione delle merci, le traversate a livello nel tempo in cui per opera del personale delle strade ferrate sono tenute aperte, ed i passaggi privati e pedonali, di introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della sicurezza pubblica e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato, che verranno indicati dal Ministero dei Lavori Pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure di precauzione.

Art. 36. Ai prodotti di quei treni viaggiatori che l'esercente organizzasse con l'annuenza del Governo per servizi suburbani delle grandi città, o per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza, esclusivamente composti di vetture della classe inferiore, con velocità di corsa non eccedente trenta chilometri all'ora e con modalità speciali di servizio, in sostituzione della tassa erariale del 13 per cento sul prezzo di trasporto, sarà applicata quella per i trasporti a piccola velocità.

Art. 37. È fatta facoltà al Governo di accordare a ferrovie economiche già esistenti e ad altre ferrovie pubbliche l'applicazione in tutto o in parte delle norme d'impianto e d'esercizio, ed altre facilitazioni ammesse colla presente legge.

TITOLO III. — Disposizioni comuni e transitorie.

Art. 38. Le domande di concessione per le ferrovie economiche e quelle per l'autorizzazione dell'esercizio delle tramvie a trazione meccanica dovranno essere accompagnate dai documenti indicati nell'art. 244 della Legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248.

Per le ferrovie economiche che dovranno stabilirsi, per qualche tratto, sopra strade ordinarie, e per le tramvie, sarà da fornire la prova che sia stato accordato il consenso dall'ente proprietario della strada, presentando l'atto di concessione del suolo stradale.

Quando le strade da occupare da una ferrovia economica, o da una tramvia, siano di spettanza di enti diversi, si stabiliranno dei Consorzi con le norme fissate dalla Legge del 29 giugno 1873, n. 1475.

Le Provincie, i Comuni e gli altri Corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, potranno accordare sussidi alle ferrovie economiche e alle tramvie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea sarà aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 2 della Legge 23 luglio 1894, n. 340; al disposto del quale articolo potrà essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per Decreto Reale, su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

Art. 39. Le tramvie e le ferrovie economiche non potranno essere esercitate dalle Provincie, dai Comuni e Corpi morali o Consorzi, ma dovranno essere affidate in esercizio all'industria privata.

Art. 40. Gli enti proprietari della strada da occuparsi per l'impianto delle ferrovie economiche o delle tramvie, dovranno esigere dai concessionari un deposito a garanzia degli obblighi assunti da costoro, e potranno anche pretendere il pagamento di un canone od una compartecipazione ai prodotti.

Art. 41. Alle tramvie a trazione meccanica ed alle ferrovie economiche, qualunque ne sia il tipo, è accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilità, da esercitarsi in conformità delle relative leggi.

Art. 42. I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie e gli esercenti delle tramvie non potranno pretendere alcun compenso quando siano obbligati a sospendere temporaneamente l'esercizio per provvedere alla manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade stesse, e dovranno al bisogno rimuovere il binario.

Essi sono inoltre obbligati alla manutenzione, a proprie spese, della zona occupata dal binario, e per le tramvie fino a metri 0.50 dalla rotaia interna verso l'asse della strada, compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari, ed a contribuire proporzionalmente alla spesa per lo sgombro della neve da entrambe le sedi stradali, salvo le convenzioni speciali.

Art. 43. In caso che altri concessionari di ferrovie o di tramvie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, potrà il Governo rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, fissandone le relative norme e compensi.

È riservata all'Amministrazione governativa la facoltà di

permettere attraversamenti a livello fra diverse ferrovie o tramvie, e di stabilirne le condizioni.

Art. 44. Gli agenti delle tramvie e delle ferrovie economiche su strade ordinarie sono equiparati ad agenti di polizia stradale allo scopo di far osservare le prescrizioni di polizia stradale nei tratti di via ordinaria percorsi dalle tramvie e ferrovie economiche.

Art. 45. I concessionari di ferrovie economiche e di tramvie saranno obbligati al trasporto e scambio gratuito delle corrispondenze postali, ed a fare eseguire dai loro agenti, direttamente col personale dell'Amministrazione delle Poste, il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

Lo stesso obbligo avranno per i pacchi postali, mediante il corrispettivo di centesimi otto per pacco fino a tre chilogrammi, e di centesimi dodici per pacco da tre a cinque chilogrammi. Quando sia aumentato il limite massimo del peso attualmente ammesso pei pacchi postali, detto corrispettivo sarà aumentato di centesimi due per ogni chilogrammo in più, senza pregiudizio delle speciali convenzioni attualmente esistenti.

Art. 46. Tutte le tramvie a trazione meccanica esistenti o concesse all'atto della promulgazione della presente legge cadranno sotto l'osservanza delle disposizioni in essa contenute, in quanto non siano contrarie ai diritti esplicitamente acquisiti in forza dei patti contrattuali, o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni.

I concessionari dovranno sottoporre le loro tariffe vigenti all'approvazione del proprietario della strada e dichiarare, entro un anno, se intendono che le loro linee sieno considerate quali tramvie. o classificate fra le ferrovie economiche, rispettando i diritti acquisiti.

Questa classificazione avrà luogo in seguito ad una visita di appositi delegati del Governo, ed inteso il Comitato superiore delle Strade Ferrate: e sarà seguita dalla stipulazione di speciale atto a modificazione della concessione esistente.

Spirato il termine di un anno senza che il concessionario abbia fatto l'opzione, il Governo provvederà d'ufficio alla classificazione delle tramvie, nei modi indicati nel paragrafo precedente.

Nello stesso termine e cogli stessi procedimenti i concessionari di ferrovie pubbliche potranno chiedere che queste siano classificate tra le economiche.

Art. 47. Per le tramvie e ferrovie economiche contemplate nella presente legge rimangono in vigore, per quanto sieno ad esse applicabili e non derogate dai precedenti articoli, le disposizioni della Legge 20 marzo 1865, n. 2248.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1895 e confronto col 1894

(Contin., vedi N. 52).

X. Quadro dei diritti d'importazione *incassati dalla Dogana di Genova nell'anno 1895, e confronto col 1894.*

Categorie delle merci		Anno 1895	Anno 1894
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	6,199,395	7,088,105
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	48,938,683	45,469,017
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	653,166	491,125
4. Colori e generi per tinta e concia	»	167,687	128,652
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone	»	153,267	100,995
6. Cotone	»	3,083,473	993,577
7. Lana, crine e peli	»	563,050	495,200
8. Seta	»	141,541	89,882
9. Legno e paglia	»	98,641	83,999
10. Carta e libri	»	40,808	41,003
11. Pelli	»	83,081	80,447
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	3,594,455	3,486,237
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli	»	157,637	125,248
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categorie	»	25,180,414	16,925,159
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali non compresi in altre categorie	»	1,463,421	1,319,679
16. Oggetti diversi	»	132,857	104,804
Totale	L. it.	90,651,576	77,023,129

Differenza in *più* nel 1895 L. it. 13,628,447.

XI. Quadro dei diritti incassati dalla Dogana di Genova *durante l'anno 1895, e confronto col 1894.*

		Anno 1895	Anno 1894
Dazio d'importazione	L. it.	90,651,577	77,023,129
Esportazione	»	56,477	39,195
Magazzinaggi	»	—	—
Lamine e pallottole	»	—	—
Bolli a collaggio	»	—	—
Diritti per la legge sul bollo	»	171,307	176,147
Sopratassa di fabbricazione sulla birra e sulle acque gazose	»	19,262	21,738
Id. id. sugli alcool	»	241,989	214,030
Id. sulla preparazione della cicoria	»	1,103	2,173
Id. sull'olio di cotone	»	14,113	2,865
Diritti marittimi di ogni specie	»	2,312,313	2,296,584
Proventi diversi	»	189,641	170,367
Totale	L. it.	93,657,782	79,946,228

Differenza in *più* nel 1895 L. it. 13,711,554.

XII. Quadro dei diritti incassati dalla Dogana di Genova *dall'anno 1870 al 1895, e confronto con quelli delle altre Dogane dello Stato.*

		Dogana di Genova		Altre Dogane dello Stato
Anno 1895	L. it.	93.657,782	L. it.	153,993,585
» 1894	»	79,946.228	»	139,971,793
» 1893	»	89,679,488	»	151.693,842
» 1892	»	84,116,515	»	153,934,087
» 1891	»	82,718,488	»	173,592,494
» 1890	»	84,076,396	»	172.234,586
» 1889	»	82,721,304	»	180,461,823
» 1888	»	67,309,474	»	138,086,656
» 1887	»	99,027,110	»	170,136,898
» 1886	»	58,869,386	»	118,926,135
» 1885	»	88,184,403	»	158,621,952
» 1884	»	63.898.424	»	114,900,425
» 1883	»	60,677,984	»	118,595,456
» 1882	»	51,679,311	»	107,192,921
» 1881	»	51,456,345	»	105,363,331
» 1880	»	38,827,535	»	86,758,696
» 1879	»	41,776,308	»	92,170,769
» 1878	»	29,651.370	»	75,738,549
» 1877	»	27,602,161	»	73,026,751
» 1876	»	23,739,352	»	74,586,943
» 1875	»	23,475,605	»	78,252,007
» 1874	»	23,079,465	»	74,953,028
» 1873	»	23,654,604	»	70,624,108
» 1872	»	22,312,886	»	63,283,957
» 1871	»	18,734,046	»	60,344,404
» 1870	»	19,220,499	»	54,001,868

Da questi dati emerge chiaro che, mentre la Dogana di Genova introitò nel 1895 L. it. 93,657,782, le rimanenti Dogane dello Stato, prese insieme, introitarono, nell'uguale periodo di tempo, L. it. 152,993,585, poco più del doppio della Dogana di Genova. (*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

Carta delle Ferrovie dell'Austria-Ungheria. — La Ditta Artaria e C. di Vienna ha testè posto in vendita, al prezzo di 1 fiorino, la carta delle ferrovie d'Austria-Ungheria per il 1897. Questa carta, completissima, contiene le ferrovie a scartamento normale, a scartamento ridotto, le ferrovie industriali, le ferrovie in costruzione, le comunicazioni postali e le distanze chilometriche.

A questa carta è aggiunta una lista alfabetica di tutte le stazioni ferroviarie d'Austria-Ungheria, secondo i documenti ufficiali di Alessandro Freund, redattore dell'*Indicatore delle tariffe generali*.

Questa carta contiene, inoltre, dei piani speciali di Vienna, Budapest e Praga.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

L'ordinamento del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, con Decreto del 23 dicembre u. s. ha stabilito una nuova ripartizione degli affari tra gli uffici dell'Amministrazione centrale del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, assegnando ai rispettivi uffici i seguenti funzionari:

Segreteria del Comitato superiore. — Mucci commendatore dott. Innocenzo, Ispettore Capo di prima classe.

Segreteria dell'Ispettore generale. — Barili cavaliere ing. Giuseppe, Sotto-Ispettore di prima classe, ff. di Capo-Sezione.

DIVISIONE 1ª. — Capo Divisione: De Casa cav. ing. Stefano, Ispettore Capo di seconda classe.

Capo Sezione 1ª: Sugliano cav. ing. Luigi, Ispettore di prima classe; id. 2ª: Gerardi cav. Omero, Ingegnere di prima classe del Genio Civile.

DIVISIONE 2ª. — Capo Divisione: Calvori comm. Icilio, Ispettore Capo di seconda classe.

Capo Sezione 1ª: Sanguini cav. ragioniere Giuseppe Giovanni, Ispettore di prima classe; id. 2ª: Zacchi cavaliere ing. Pietro, Ispettore di prima classe; id. 3ª: N. N.

DIVISIONE 3ª. — Capo Divisione: Longhi comm. Vincenzo, Ispettore Capo di seconda classe.

Capo Sezione 1ª: Sinaglia cav. Sebastiano, Ispettore di prima classe; id. 2ª: Sullam cav. avv. Cesare, Ispettore di seconda classe; id. 3ª: D'Ambrosio cav. Paolo Emilio, Ingegnere di prima classe del Genio Civile.

DIVISIONE 4ª. — Capo Divisione: Bignami cav. Giulio, Ispettore Capo di seconda classe.

Capo Sezione 1ª: Romanelli cav. ing. Gustavo, Ispettore di seconda classe; id. 2ª: Saint-Cyr cav. Ippolito, Ispettore di seconda classe.

DIVISIONE 5ª. — Capo Divisione: Marchiano cavaliere ing. Domenico, Ispettore Capo di seconda classe.

Capo Sezione 1ª: Monacelli cav. ing. Giuseppe, Sotto-Ispettore di prima classe, reggente; id. 2ª: Pagano ingegnere Giuseppe, Sotto-Ispettore di seconda classe, reggente.

DIVISIONE 6ª. — Capo Divisione: Bracco cav. ing. Emanuele, Ispettore Capo di seconda classe.

Capo Sezione 1ª: Arisi cav. ing. Italo, Ispettore di prima classe; id. 2ª: Rodini cav. barone ing. Severino, Ispettore di prima classe; id. 3ª: Nicoli cav. ing. Niccolò, Ispettore di seconda classe; id. 4ª: Garassini cavaliere avv. Giuseppe, Ispettore di seconda classe.

><

Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate.

Con Reale Decreto del 6 dicembre corrente, registrato alla Corte dei Conti il giorno 21 dello stesso mese, il comm. generale Giacomo Sani, deputato al Parlamento, è stato confermato vice-presidente del Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate pel triennio 1897-98-99.

><

Il Consiglio di Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, nella sua seduta del 21 dicembre u. s., ha deliberato di proporre a membro del Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate, in sostituzione del compianto senatore Allievi, il consigliere di amministrazione e rappresentante della Società presso il Governo, il signor comm. ing. Clemente Maraini.

><

Servizio diretto fra l'Italia e Ostenda.

Sappiamo che l'8 corrente sarà tenuta a Lucerna una nuova conferenza internazionale ferroviaria presso la Società del Gottardo, per esaurire le trattative circa le nuove comunicazioni con treni diretti fra l'Italia ed Ostenda.

><

La cessione della concessione della ferrovia Iglesias-Monteponi.

Siamo informati che i signori comm. A. Segrè e cavaliere avv. Marangoni, nella rispettiva qualità di rappresentanti, il primo della Compagnia Reale delle ferrovie sarde, ed il secondo della Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, hanno rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici copia autentica dell'atto di cessione della concessione della ferrovia Iglesias-Monteponi fatta dall'una all'altra delle Società medesime, con la data del 19 del corrente mese, in conformità alle deliberazioni delle assemblee generali degli azionisti delle due Compagnie.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i contratti seguenti: *a*) il contratto stipulato con la Società del gas di Pesaro per l'impianto degli apparecchi e per la fornitura del gas occorrente per la illuminazione della *stazione di Pesaro; b*) il contratto stipulato coll'appaltatore Ciarletta Luigi per sistemare la condotta d'acqua in servizio della stazione e dell'abitato di Gariano Sicoli lungo la ferrovia da *Roma a Solmona; c*) il contratto stipulato coll'appaltatore Locatello Carlo, per sistemare e consolidare le scarpe della trincea d'accesso al viadotto sull'Adda presso Paderno, fra i chilometri 9.773 e 11.227 della ferrovia da *Ponte S. Pietro a Seregno.*

(*Modificazioni all'orario dei treni 257 e 258*).

Ci informano da Lecce che quella Camera di Commercio ha trasmessa e raccomandata al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda dei commercianti di Taranto tendente ad ottenere alcune modificazioni all'orario dei treni n. 257 e 258 della linea Napoli-Taranto. In sostanza nella domanda in questione si propone di far proseguire da Metaponto il treno 266 che attualmente parte da Brindisi per Cosenza alle 18.40, facendogli prendere a Battipaglia la coincidenza del diretto 2 che arriva a Napoli alle 7.45. A sua volta poi il diretto 3 della linea

Napoli-Reggio di Calabria dovrebbe trovare a Battipaglia una coincidenza per Metaponto, da dove i viaggiatori proseguirebbero con l'attuale treno 267 in arrivo a Taranto alle 5.46 ed a Brindisi alle 9.

><

Sistemazione degli scali marittimi di Venezia.

Siamo informati che l'Adriatica ha dato le disposizioni opportune affinchè vengano al più presto iniziati i lavori del primo gruppo della sistemazione degli scali marittimi di Venezia, assunti dalla Società medesima, per la complessiva somma *à forfait* di L. 335,000.

><

Per la nuova stazione di Firenze-Campo di Marte.

Siamo informati che la Camera di Commercio ed Arti di Firenze in una sua recente adunanza si è nuovamente occupata dei lamenti dei suoi rappresentati, circa al ritardo che si pone nella sistemazione della nuova stazione del Campo di Marte, nella quale dovrebbe concentrarsi il servizio della piccola velocità, ed ha tornato a far voti al Governo affinchè i lavori del 3° gruppo (capannoni e binari) siano affrettati il più che sia possibile.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Concorso per 15 diurnisti pel servizio di stazione*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha stabilito di tenere un concorso per l'assunzione di 15 diurnisti per il servizio di stazione. Il concorso avrà luogo a Palermo, ed al medesimo saranno ammessi gli inscritti nell'apposito elenco degli aspiranti ad impiego, le cui istanze precedentemente trasmesse alla Direzione Generale delle Strade Ferrate predette furono riconosciute meritevoli di considerazione.

(*Percorrenza del materiale rotabile durante il 3° trimestre 1896*).

Diamo nel seguente prospetto l'indicazione della percorrenza delle locomotive, carrozze, carri a bagaglio e carri da merci sulle linee della Rete Sicula durante il 3° trimestre 1896:

Locomotive	chilom.	918,189
Carrozze	»	3,073,061
Carri a bagaglio	»	830,561
Carri da merce	»	4,247,500
Carri in servizio cumulativo . .	»	26,632

><

Tramvie elettriche a Genova.

Sono stati sottoposti all'esame del Comitato superiore delle Strade Ferrate i progetti fatti compilare dal Municipio di Genova relativi all'impianto ed all'esercizio a trazione elettrica delle seguenti linee tramviarie nella Città di Genova, sui quali già si è pronunziato favorevolmente il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici: 1. Linea da Piazza Caricamento a Chiappasso e Staglieno con diramazione per San Fruttuoso; 2. Linea da Piazza De Ferrari a Piazza Tommaseo con diramazione da Piazza Savonarola a Piazza del Popolo per la Foce.

><

Per la ferrovia Metaurense.

Il Consiglio Municipale di Fano in sua recente adunanza ha votato un ordine del giorno col quale si rinnova l'espressione di fervidi voti affinchè la ferrovia Metaurense sia compresa in un prossimo disegno di legge con un sussidio chilometrico che ne renda possibile la esecuzione. Il Consiglio nutre fiducia che i suoi voti saranno accolti anche perchè basati sulla giustizia distributiva e sulla legge per le ferrovie che ebbe già la sanzione del Parlamento.

><

Istanza per il miglioramento della stazione di Chiavenna.

Siamo informati che la Camera di Commercio di Chiavenna si è rivolta a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè voglia provvedere ad eliminare taluni inconvenienti che si verificano nel servizio di quella stazione ferroviaria. Si domanda: che sieno convenientemente sistemati ed ampliati i binari di servizio e lo scalo merci riconosciuti insufficienti, in guisa che lo scarico delle merci proceda con sollecitudine nell'interesse tanto del commercio che della Amministrazione ferroviaria e che si eviti così l'inconveniente più volte lamentato che durante il carico e lo scarico le merci si trovino esposte alla pioggia ed alla neve, dal che derivano facili guasti ed avarie.

><

Per le spedizioni di derrate alimentari dirette a Fiume ed a Zara.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha consentito, in via di esperimento, che a cominciare dal 1° aprile p. v. venga, in determinati giorni della settimana, messo in composizione del treno 706, pei tratti da San Benedetto ad Ancona e da Ancona-stazione ad Ancona porto, un carro destinato a raccogliere le spedizioni di derrate alimentari in destinazione di Fiume e di Zara.

Per il servizio in parola saranno stabiliti i giorni più adatti, facendo in modo che le derrate giungano ad Ancona in tempo utile per essere imbarcate il giorno stesso della partenza dei vapori.

><

Ferrovia Napoli-Ottaiano.

(*Modificazioni nelle tariffe viaggiatori*).

La Società per la ferrovia Napoli-Ottaiano, nell'intento di aumentare quanto più è possibile il numero dei viaggiatori, ha chiesto di essere autorizzata ad attuare i seguenti provvedimenti a vantaggio dei viaggiatori:

1. Diminuzione del prezzo del biglietto ordinario di 1ª classe da L. 0.08927 a L. 0.068 e di quello di 2ª classe da L. 0.07006 a L. 0.051;

2. Istituzione di biglietti di andata è ritorno normali per tutte tre le classi e per tutte le stazioni con riduzione del 25 0[0 ed istituzione di biglietti di andata e ritorno festivi per le tre classi con la riduzione del 45 0[0 e da tutte le stazioni per Napoli, eccetto che dalle tre più vicine di San Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli;

3. Istituzione di biglietti di abbuonamento per tutte e tre le classi e per ogni chilometro a partire da 5 e per uno, due, tre, sei, nove e dodici mesi con riduzione sui nuovi prezzi dal 40 al 75 0[0 secondo la durata dell'abbuonamènto e la distanza da percorrersi;

4. Mantenimento degli attuali biglietti di andata e ritorno ridottissimi per la classe operaia;

5. Soppressione degli attuali biglietti a serie che avrebbero fatto cattiva prova col dare luogo ad abusi a danno della ferrovia.

><

Gli orari fra Milano, Lecco, Colico e la Valtellina.

In un convegno tenutosi a Sondrio fra i Delegati di quella Provincia, delle Camere di Commercio di Lecco e di Chiavenna, del Municipio di Lecco e delle popolazioni del Lago di Como, allo scopo di studiare proposte opportune di modificazione degli orari ferroviari fra Milano, Lecco, Colico e la Valtellina, affinchè meglio corrispondano

ai bisogni delle popolazioni interessate, venne deciso di interessare il R. Governo e la Direzione della Società delle Strade Ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica, a modificare nel modo seguente l'attuale orario. andato in attività il 3 novembre p. p.: Prolungare fino a Sondrio ed a Chiavenna il treno n. 352 in partenza da Milano alle ore 5.40 sopprimendo eventualmente il percorso Lecco-Colico del treno 350, mantenendolo però nel percorso Colico-Sondrio, e mantenendo del pari il percorso Colico-Chiavenna (treno 360).

In aggiunta a quanto precede, gli intervenuti al convegno hanno espresso il desiderio: 1. Che sia anticipata la partenza da Milano pel treno 12 (che ora parte alle 10) in modo di prendere le coincidenze a Varenna per il Lago superiore; 2. Che vengano ritardate di un'ora circa le partenze dei treni 357 da Sondrio e 365 da Chiavenna, così che si otterrebbero a Chiavenna le coincidenze della posta svizzera da Coira che vi arriva alle 18.15; 3. Che venga ritardata di circa mezz'ora la partenza da Chiavenna del treno 363 che ora parte alle ore 12.10 e che obbliga ad una fermata inutile a Colico.

La Deputazione provinciale di Sondrio, dopo approvate le proposte suindicate, le ha vivamente raccomandate al Ministero dei Lavori Pubblici, invocando, in via subordinata, e pel caso che l'attivazione di orari conformi alle proposte stesse non fosse pel momento possibile, che sia almeno anticipata al 1° maggio l'attivazione dell'orario estivo.

><

Pel servizio ferroviario alla stazione di Benevento.

Il Circolo dei Commercianti di Benevento ha fatto tenere al Ministero dei Lavori Pubblici una sua deliberazione colla quale si fanno voti affinchè per le mutate ed accresciute condizioni commerciali della Città e Provincia di Benevento sia impiegata maggiore sollecitudine e diligenza nella spedizione delle merci a piccola velocità, siano ben assicurate dalle pioggie le merci in deposito, mediante la costruzione di tettoie, sia disposto che il treno n. 94 in partenza da Napoli alle ore 17.50 porti le vetture di 3ª classe fino a Benevento.

><

Il Direttore delle Ferrovie Nord-Milano.

Il cav. ing. Carlo Thonet, che da più anni è direttore delle Ferrovie Nord-Milano, abbandonerà fra giorni il suo ufficio per assumere quello assai importante di direttore generale della Società franco-belga di Ferrovie e Tramvie a Parigi. Il cav. Thonet sarà sostituito da un suo compatriotta, belga egli pure, il quale, stabilitosi in Italia da molti anni, dirige ora un'altra ferrovia.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto presentato dalla Società esercente la Rete del Mediterraneo per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della trincea di Besnate sulla linea da Gallarate a Laveno del presunto importo di L. 8200. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in parte mediante appalto a licitazione privata ed in parte ad economia.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle ferrovie:

1. Su di un atto di transazione concordato dalla Amministrazione governativa colla Impresa Alfano per definire ogni vertenza relativa ai lavori di costruzione di una galleria artificiale sulla linea da Eboli a Metaponto;

2. Sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Giannini Angelo per la sistemazione della trincea del Divino Amore. lungo la linea da Roma a Napoli e sulla domanda dell'impresa stessa per la concessione di maggiori compensi in dipendenza dell'esecuzione dei lavori medesimi:

3. Su di una domanda di maggiori compensi avanzata dall'Impresa Augusto Santaniello in dipendenza dei lavori ad essa affidati per la costruzione di un muro a difesa della ferrovia Torre Annunziata-Cancello dal Lago Malatesta;

4. Su di una domanda di compensi avanzata dall'Impresa Amatore Giuseppe in dipendenza dell'esecuzione di lavori di consolidamento della ferrovia Taranto-Brindisi fra i chilometri 4.343 e 5.525 e precisamente del tratto fra le stazioni di Taranto e di Monteiasi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro d'accordo con quello delle Finanze ha acconsentito: alla rinnovazione della concessione di cui fruisce la Ditta Bramante e Gabrielli di Novara per i trasporti di calce, cemento e gesso da Casale a Novara. con decorrenza dal 15 settembre u. s. al 31 dicembre 1897 con l'obbligo di un quantitativo minimo di 700 tonnellate; alla rinnovazione per un altro anno, rispettivamente dal 5 gennaio p. v. e dal 1° ottobre u. s. delle due concessioni delle quali fruisce la Ditta Laquai e Comp. per i suoi trasporti di sansa; alla rinnovazione, per tutto l'anno 1897, della concessione di cui gode la Ditta Amman e Comp. per i suoi trasporti di cotone.

—

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali visti i risultati fin qui ottenuti dalla applicazione della tariffa eccezionale n. 1002, piccola velocità, pel trasporto di vino comune, mosto ed uva pigiata in destinazione all'estero, la quale viene a scadere col 14 febbraio p. v., d'accordo colle Ferrovie del Mediterraneo ha riconosciuto opportuno di continuare per altri due anni l'esperimento di tale tariffa. Le Società esercenti hanno profittato dell'occasione per procedere alla ristampa della tariffa, onde introdurre tutte le varianti ed agginte già apportate colle relative appendici, nonchè quelle ulteriori consigliate dalla esperienza fatta per lo passato.

—

L'Adriatica ha sottoposto con parere favorevole all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Cavalieri-Salem e Comp. per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione per i suoi trasporti di cereali e carbone fra Venezia e Ferrara che va a scadere colla fine del corrente mese.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso che siano estese alla Ditta Gandini e Gayen di Amburgo le riduzioni di tariffa fatte ad altre Ditte sui prezzi normali per i trasporti di estratto di legno di castagno, nel quantitativo minimo annuale di 150 tonnellate, da Garessio per l'estero, via Modane, Ventimiglia, Luino, Chiasso e da Mondovì.

—

Il Ministero del Tesoro d'accordo con qnello delle Finanze ha acconsentito: che la concessione relativa ai trasporti di semi oleosi a favore della Ditta Schmid, che va a scadere col 31 corrente, sia rinnovata per un altro anno, alle medesime condizioni; che sia rinnovata, per

la durata di un quinquennio la concessione fatta alla Ditta Cini, e che va a scadere col 31 del corrente mese, relativa al trasporto di ghiaia.

—

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione governativa le domande delle Ditte: Francesco Leskovre, Muzzati-Magistri e Comp., Erardo Battistella, G. Burghart, Francesco Parisi, Pico e Zavagna, Magistris e Pollons per ottenere la proroga per un altro anno, e cioè fino al 31 dicembre 1897, delle note concessioni speciali di cui esse hanno fruito fino al 31 dicembre 1896 per i loro trasporti di merci in genere, in rispedizione da Udine.

—

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate affinchè alla sua volta ne interessi le Amministranioni ferroviarie, un'istanza dei floricultori ed orticultori di Ospedaletto Ligure intesa ad ottenere speciali agevolezze per il trasporto di questa merce coi treni diretti ed accelerati fino alle stazioni di transito, e perchè si provveda al sollecito inoltro delle spedizioni, tenuto conto del deperimento della merce stessa.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze: *a*) Ha ammesso la rinnovazione per un altro anno, a decorrere dal 23 novembre 1896, ed alle stesse condizioni, della concessione di cui gode la Ditta Candiani per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico; *b*) ha acconsentito che siano attivate, in via di esperimento per un anno, le proposte fatte dalla Società italiana per le Strade Ferrate della Sicilia, per aggiunte e modificazioni alla tariffa speciale interna n. 103 P. V., le quali proposte hanno lo scopo di facilitare il commercio degli agrumi.

—

La Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica, ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Biffi Antonio di Milano per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione accordatale per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico a vagone completo in partenza da Milano-Porta Ticinese, la quale è scaduta col 23 novembre p. p.

—

La predetta Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo ha pure rimesso alla superiorità, con parere favorevole: la domanda della Ditta Candiani ed Ellena perchè le sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 1° marzo 1897, ed alle stesse condizioni, la concessione di cui essa attualmente fruisce per i suoi trasporti di laterizi a vagone completo da Lungavilla a Milano; la proposta di agevolazioni di tariffa a favore della Ditta Ignazio Pierucci per i suoi trasporti di calce a carro completo da Segni-Paliano a Roma-Termini, dietro vincolo di un traffico minimo annuale di 2000 tonnellate.

—

Sono in corso i seguenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio: 1. Decreto col quale si dispone che le casse di legno sfatte ossia scomposte in assicelle, siano ammesse a fruire della tariffa speciale a grande velocità n. 5, serie *B*, giusta la proposta presentata dall'Adriatica d'accordo colla Mediterranea e colla Sicula; 2. Decreto col quale viene approvata la tariffa speciale n. 105 P. V. da attivarsi in via di esperimento col 1° gennaio pei trasporti di mattoni, mattonelle, tegole ed altri materiali da costruzione sulle ferrovie del Nord-Milano, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione interessata; 3. Decreto col quale si approvano talune modificazioni ed aggiunte di tariffa, proposte dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche in nome delle due Società Mediterranea e Sicula, intese a soddisfare i voti varie volte espressi dall'industria metallurgica mediante l'ammissione a godere dei prezzi fissati per i metalli in rottami, anche i metalli interi, purchè logori, ossidati od in qualsiasi modo avariati sì da essere assolutamente inservibili ed atti solo alla rifusione, sia provenienti dall'estero che dall'interno.

—

L'Adriatica ha pure accompagnato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Muzzati-Magistris e Comp. intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni, a partire dal 1° gennaio 1897, della concessione per i trasporti di cereali e di farine fra Venezia e le stazioni di Udine e Buttrio scaduta il 31 dicembre 1896.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato il suo parere sui seguenti affari:

Proposta presentata dalla Società Mediterranea per lo acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti all'ordinaria manutenzione dei binari armati in acciaio durante l'esercizio 1896-97;

Progetto presentato dalla Società Mediterranea, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità ed a richiesta del Corpo di Stato Maggiore pel prolungamento dei binari d'incrocio nella stazione di Castellino, sulla linea Savona-Bra;

Progetto presentato dalla Società Mediterranea agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità ed a richiesta del Comando del Corpo di Stato Maggiore, per il prolungamento dei binari d'incrocio nella stazione di Farigliano, sulla linea Savona-Bra;

Atti di collaudo dei lavori eseguiti dall'appaltatore Gaetano Patrignani, per sostituire con volti in muratura per doppio binario le travate in opera del ponte a due luci di m. 10 sul cavo Penna, al km. 178.364 della linea Bologna Otranto, e domande di maggiori compensi presentate dall'Impresa stessa;

Convenzione fra la Società delle ferrovie del Mediterraneo e la Ditta Parodi Costantino affine di concedere a questa il permesso di costruire un muretto di cinta con sovrapposta cancellata in ferro, a distanza ridotta dalla ferrovia Torino-Genova, nella frazione di Certosa del Comune di Rivarolo Ligure.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Castellamare-Sorrento. — Il sottosegretario di Stato on. De Martino, il giorno 27 dicembre u. s. presiedette il Consorzio della ferrovia Castellamare-Sorrento, riferendo che il Ministero del Tesoro aveva concesso il sussidio chilometrico per settanta anni. La ferrovia è quindi un fatto compiuto.

In questa seduta il Consorzio nominò il Consiglio direttivo, che rimase così composto: on. Della Rocca, presidente; avv. Ambrogi, primo segretario; ing. Antonio Vanacore, secondo segretario; Giacomo Rossano, tesoriere; e componenti: on. Placido, Zainy, Fusco Alf., De Luca e Pennasilico, consigliere provinciale.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 dicembre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 di-

cembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,487,477.26, con un aumento di L. 621,689.88 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 dicembre 1896 si ragguaglia a L. 102,649,443.70, e presenta un aumento di L. 2,022,057.87 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 dicembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 dicembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 295,734, con un aumento di lire 20,185 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 dicembre 1896 ammontano a L. 4,763,891, con un aumento di L. 61,189 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Scalo ferroviario di Porta Romana a Milano. — Il 1° corrente il detto Scalo, comune con la Rete Adriatica, venne abilitato ad effettuare ed a ricevere in servizio interno e cumulativo italiano, le spedizioni delle merci in genere a P. V. a vagone completo, e di quelle a P. V. accelerata, escluso il bestiame.

Rimane così tolta, meno che per il servizio internazionale, la restrizione, secondo cui le facoltà dello Scalo predetto erano limitate ai trasporti in genere delle merci a vagone completo ascritte alle ultime tre classi delle tariffe e di quelle pure a vagone completo delle prime cinque classi, in provenienza o destinazione degli Stabilimenti raccordati.

In riguardo agli Stabilimenti medesimi lo Scalo di Milano P. Romana ha pure la facoltà di eseguire e ricevere spedizioni di merci a vagone completo a G. V.

I mittenti i quali intendono indirizzare i loro trasporti allo Scalo di Milano P. Romana devono sempre indicare chiaramente sulle lettere di vettura il nome dello Scalo medesimo.

Tramvie elettriche a Torino. — È stato redatto il testo preciso della convenzione fra il Municipio di Torino e la Società anonima di elettricità Alta Italia, corrente in Torino, per l'impianto ed esercizio di tutte le tramvie elettriche a sistema misto (accumulatori e filo aereo) sistema Siemens e Halske (Hannover).

L'articolo 1° stabilisce:

Il Municipio di Torino concede alla Società anonima di elettricità Alta Italia di far impiantare dalla Ditta Siemens e Halske e di esercitare durante 30 anni, a partire dal 1° maggio 1898, le seguenti linee di tramvia:

1° Piazza Castello, vie Carlo Alberto, Cavour, San Massimo, corsi Vittorio Emanuele, Massimo d'Azeglio (Esposizione);

2° Piazze dello Statuto e San Martino, vie Bertola, Assarotti, giardino Pietro Micca, via Giannone, piazza Solferino, vie Alfieri, Arsenale, Arcivescovado, Cavour, San Massimo, corsi Vittorio Emanuele, Massimo d'Azeglio (Esposizione);

3° Prolungamento delle linee 1ª e 2ª: Vie San Massimo, Montebello, corso Regina Margherita (piazza Emanuele Filiberto), con le diramazioni:

a) Ponte Rossini, vie Rossini, Catania (Cimitero), Regio Parco;

b) Ponte Rossini, corsi Firenze, Napoli, Principe Oddone, Madonna di Campagna;

4° Ponte Regina Margerita, vie Balbo, Napione, corso San Maurizio, via Zecca, piazza Castello, via Pietro Micca, piazza Solferino, vie Giannone, Assarotti, Bertola, piazze San Martino e Statuto e prolungamento alla Barriera di San Paolo, passando presso le Officine ferroviarie;

5° Ponte Dora, corso Principe Oddone (o via Biella), piazza Statuto;

6° Piazza San Giovanni, vie Quattro Marzo, Milano, piazza Palazzo di Città, vie Genova, Pietro Micca, piazza Solferino, via Giannone, corso Siccardi (piazza Vittorio Emanuele II). Più tardi fino al corso Peschiera, poi Barriera d'Orbassano;

7° Monumento Crimea, ponte in ferro, corsi Vittorio Emanuele, Massimo d'Azeglio, via Valperga (corso Sommeiller). Più tardi corsi Sommeiller, Peschiera fino al corso Siccardi e la diramazione corsi Massimo d'Azeglio, Dante, vie Ormea, Cellini, Nizza (barriera di Nizza);

8° Ponte in pietra, piazza Vittorio Emanuele I, vie Rocca, Ospedale, piazza Cavour, vie Cavour, San Francesco da Paola, Andrea Doria, Carlo Alberto, corso Vittorio Emanuele (stazione Porta Nuova).

L'art. 5 dispone che in nessun caso potrà la Società sollevare eccezioni e tanto meno opposizioni o domande di compensi, quando il Municipio facesse ad altre Società concessioni analoghe a quella di cui si tratta nella convenzione, escluse però le concessioni di linee manifestamente concorrenti, per le quali la Società avrà diritto di preferenza a parità di condizioni.

L'art. 7 riguarda le linee che dovranno essere allestite in occasione dell'Esposizione Generale. Esso dice:

La Società concessionaria si obbliga di mettere in esercizio per il 1° maggio 1898 le tre linee 1, 2 e 4, cioè:

1. Piazza Castello-Esposizione;
2. Piazze Statuto e San Martino-Esposizione;
4. Piazza San Martino ponte Regina Margherita.

E successivamente entro due anni, a partire dal 1° maggio 1898, saranno messe in esercizio le seguenti linee 3, 6 e 8:

3. Ponte Rossini-Cimitero;
6. Piazza San Giovanni (corso Siccardi-piazza Vittorio Emanuele II);
8. Piazza Vittorio Emanuele I-Stazione Porta Nuova;

ed il prolungamento della linea n. 4 alla barriera di San Paolo, passando presso le Officine ferroviarie.

La costruzione delle linee rimanenti dovrà essere fatta entro i cinque anni successivi.

Quanto al sistema di trazione provvede l'articolo 8, disponendo che:

La Concessionaria si obbliga di adottare la trazione mista con accumulatori, sistema Siemens e Halske (Hannover).

Tutte le linee che sono nell'interno del perimetro: corsi Principe Eugenio, Regina Margherita, San Maurizio, Lungo Po, Vittorio Emanuele, Massimo d'Azeglio, Valentino, via Nizza, corsi Vittorio Emanuele, Principe Oddone, piazza Statuto, saranno esercite con accumulatori. Il resto della rete, come pure i corsi, ma eccettuate le piazze, avranno la conduttura aerea.

La Società concessionaria dovrà provvedere alla energia elettrica nel modo che crederà più conveniente, ritenuto però che, nel caso provvedesse all'esercizio delle tramvie con una trasmissione di energia generata fuori del territorio del Comune di Torino, dovrà fare altro impianto entro la linea daziaria od attiguo alla medesima, autonomo, capace di dare tutta l'energia elettrica necessaria, a guisa di riserva, per assicurare la continuità del servizio.

Gli altri articoli riguardano gli orari, il personale e le mercedi.

Il nuovo servizio tramviario a Milano. — Come venne pattuito con regolare contratto fra il Comune di Milano e la Società Edison il 29 ottobre 1895, col 1° gennaio 1897 il servizio delle tramvie cittadine viene avocato al Comune.

Il personale di servizio per ora rimarrà invariato, ma perchè il servizio proceda più regolarmente e con maggiore controllo, il Municipio, adempiendo a quanto venne stabilito nel contratto, ha creato un ufficio apposito di controllo con sede in via Omenoni, composto di un direttore nella persona dell'ing Giovanola, di un ispettore e di un vice, di due impiegati d'ufficio, di cinque computisti e di sedici controllori, fra di deposito e di servizio delle linee.

Tale ufficio ha già incominciato in via di esperimento

le sue funzioni da una ventina di giorni e col primo dell'anno assumerà il servizio regolare.

Si sperava, e l'ufficio tecnico municipale aveva dato affidamento, che col gennaio si sarebbe attivata almeno la linea elettrica di P. Tenaglia, ma per la mancata costruzione delle rotaie nuovo modello da parte dell'acciaieria di Terni, anch'essa venne rimandata alla prossima primavera.

Tre mesi or sono pertanto venne posto all'asta un secondo lotto di 2000 tonnellate di rotaie e l'appalto toccò all'acciaieria Angleur del Belgio, la quale ha già mandato al Municipio l'avviso di spedizione delle 2000 tonnellate.

Un altro terzo lotto di sole 47 tonnellate di rotaie, destinato alle linee d'intreccio della piazza del Duomo, venne appaltato ad una Casa germanica, dalla quale pure si attende a giorni l'arrivo della piccola partita. Intanto a Terni venne inviato un ingegnere per collaudare le rotaie.

A termini del contratto, gli incassi saranno versati ogni quindici giorni nelle casse comunali; alla Edison spetterà su di essi la percentuale del 25 0|0, e il Comune percepirà la somma di 4500 lire annue per ogni chilometro di trazione elettrica; il residuo verrà diviso fra il Comune e la Società nella ragione del 60 0|0 al primo e del 40 0|0 alla seconda.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla - Luino. — L'Assemblea generale degli azionisti della Società per le Tramvie e Ferrovie elettriche Varesine, che doveva aver luogo domenica scorsa allo scopo di approvare definitivamente l'aumento di capitale, già coperto, per la costruzione della Varese-Luino, andò deserta per la mancanza del numero legale. Essa fu quindi riconvocata per il giorno 24 gennaio.

Il Comitato promotore della tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino ha atteso in questi giorni alla stipulazione regolare degli ultimi contratti per forniture e appalti.

Il più importante fra questi è certamente quello colla casa Thomson-Houston per tutto l'impianto ed il macchinario elettrico.

La Thomson-Houston fece già l'impianto della Varese-Prima Cappella.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Germaniche. — Secondo la *Zeitschrift für Kleinbahnen*, il Governo ha deciso di accordare una sovvenzione di 250,000 franchi alla Società che si è formata per la costruzione di una piccola ferrovia da Wunstorf a Uchte (presso Hannover).

La provincia di Hannover partecipa ugualmente alla costruzione di questa linea sotto la forma di prestito di 781,250 franchi al distretto di Stobzenau e di 71,250 fr. al distretto di Neustadt.

La linea Greisswald-Jarmen ottiene pure il concorso dello Stato, che prende per 423,000 fr. di azioni della Società, cioè 28 0|0 circa del capitale di costruzione. La provincia di Pomerania ha egualmente deciso di partecipare nella stessa misura dello Stato alla costruzione di questa linea.

Mercè la cooperazione dei poteri pubblici e degli interessati si impianterà così rapidamente lungo il Reno una rete terziaria che porterà dei grandi benefizi all'agricoltura, all'industria ed al commercio.

Ferrovie Bulgare. — La rete ferroviaria del Principato di Bulgaria va sviluppandosi gradatamente. Nel 1888 aveva 384 kilom. ed al 1° gennaio 1896 raggiungevano i 552. Il capitale impegnatovi è di fr. 92,368,522 che hanno dato un incasso netto di 753,347, ossia 0.82 0|0 di rendita netta. Evidentemente è poca cosa, ma se si considera che nel 1888 questa rendita netta era stata di 0.14 sopra un capitale di fr. 68,619,588 e che gli esercizi 1889, 1890 e 1892 si erano chiusi in perdita, si converrà che il miglioramento è assai serio. La rendita netta era stata di 0.60 0|0 nel 1894 sopra un capitale di 90,254,479, di 0.49 0|0 nel 1893 sopra il capitale di 87,793,774 e 0.61 nel 1891 sopra il capitale di 81,126,937.

L'esercizio è tuttora assai oneroso poichè, mentre l'incasso lordo era di 4.120.455 al 1° gennaio 1896, le spese avevano assorbito 3,797,107 fr. e l'incasso lordo chilometrico che era di fr. 7471 non dava alla stessa epoca che un reddito netto chilometrico di fr. 1365.

Ecco un piccolo quadro di alcune cifre comparative al 1° gennaio dei tre ultimi anni:

	1894	1895	1896
Lunghezza chilometrica . .	528	528	552
Incasso lordo	3,611,531	3,818,070	4,120,455
» lordo per kilom. .	6,838	7,227	7,471
Spese	3,183,763	3,272,371	3,397,107
» per kilom.	6,027	6,161	6,105
Incasso netto	478,775	545,699	753,847
» » per kilom. .	811,66	103,299	1,365
Capitale	87,793,774	90,254,479	92,368,522
Rendita netta nel capitale suddetto 0|0	0.49	0.60	0.82

Ferrovie Russe. — L'*Agence télégraphique russe* annunzia che il Ministro delle comunicazioni chiederà 10 milioni di rubli per costruire delle nuove linee ferroviarie; e che, a cominciare dal luglio 1897, la celerità dei treni sarà di 75 verste all'ora per gli espressi, di 65 per i celeri, di 50 per i postali, che trasporteranno viaggiatori, e di 28 verste soltanto per i treni militari celeri.

Ferrovie nel Siam. — Un telegramma da Bangkok informa che il capitale necessario alla costruzione della linea Bangkok-Petchaour è stato sottoscritto totalmente dagli Siamesi.

I lavori si inaugurarono il 1° gennaio 1897.

Notizie Diverse

Società italiana di costruzioni nel Transvaal. — È giunto testè, a Milano, l'egregio ing. Ercole Borgato, Direttore generale della Società franco-italiana di costruzioni (The franco-italian Building Company Limited), che ha sede a Johannesburg, la più grande città del Transvaal.

Egli, per aderire ai desideri del Governo di quella floridissima Repubblica, ove i nostri connazionali sono assai stimati, è venuto in Italia, allo scopo di formare una Società di costruzioni, con elementi e capitali prettamente italiani.

È lodevole lo slancio dell'ingegnere Borgato, il quale anche nel Transvaal, come già prima in Grecia ed in Turchia, seppe far apprezzare la valentia dei costruttori italiani, e si può ritenere per certo che troverà, senza molte fatiche, i capitali necessari per assumere le grandi imprese, che sta per bandire la Repubblica sud-africana, a gloria dell'attività italiana ed a vantaggio dei capitalisti e dei lavoratori nostri, che ne ricaveranno senza dubbio utili rilevanti.

Intanto eminenti finanzieri già hanno risposto all'appello.

L'Associazione elettro-tecnica italiana. — Nei giorni scorsi in una sala dell'Istituto tecnico superiore di Milano si raccolsero in buon numero industriali, ingegneri, professori di Milano, di Genova, di Torino per costituire una « Associazione elettro-tecnica italiana » alla cui iniziativa abbiamo accennato altra volta.

Del Comitato promotore erano presenti il senatore Galileo Ferraris, presidente, ed i signori Arnò Riccardo, Ceretti Giulio, Panzarasa Alessandro, Pinna Raffaele.

Aperta la seduta il presidente disse brevemente delle origini e dello scopo della costituenda Associazione, la cui idea nacque a Ginevra, dopo il Congresso degli elettricisti.

Gettate allora le prime basi dell'Associazione fu subito eletta una Commissione affinchè compilasse uno schema di statuto da presentarsi, che verrà discusso a Genova nel

settembre in occasione dell'8° Congresso degl'ingegneri italiani.

Tale schema di statuto venne ieri approvato: esso stabilisce fra l'altro che l'Associazione dovrà avere un numero indeterminato di sezioni.

Sarà sede centrale, volta a volta, quella della sezione a cui appartiene il presidente.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — *Specchio dei prodotti telegrafici e telefonici del 1° trimestre dell'esercizio 1896-97.*

Incassi dell'Amministrazione dei Telegrafi.

Oggetto dei prodotti		Da luglio a tutto settembre 1896
Telegrammi spediti nell'interno	L.	2,153,250.60
» » all'estero	»	776,997.55
» internazionali	»	75,614.10
» diversi	»	144,826.87
Concessioni telefoniche	»	49,162.29
Tasse diverse	»	52,453.15
Contributo di diversi per spese telegrafiche	»	158,700.41
Proventi vari	»	1,860.34
Totale	L.	3,412,865.31

Incassi dell'Amministrazione delle Poste.

Telegrammi affrancati con francobolli	L.	45,198.04
Totale generale	L.	3,458,063.35

Il commercio dell'Italia coll'estero. — Il movimento degli scambi commerciali dell'Italia coll'estero nei primi undici mesi dell'anno 1896 si è ragguagliato ad un valore di lire 2,041,057,780 ed ha superato di lire 50,606,608 quello raggiunto nel corrispondente periodo del 1895. Questo aumento è tutto, anzi per maggior somma, nelle esportazioni, le quali sono ascese a L. 986,821,291 con 55 1|2 milioni in più; mentre le importazioni rappresentate da L. 1,059,231,489, sono in diminuzione di 5 milioni circa rimpetto all'anno precedente.

Nuova linea mondiale di comunicazione. — Parecchi cospicui capitalisti americani presero in considerazione un piano per istituire una nuova via mondiale di comunicazione con la gran ferrovia transiberiana, mediante l'esercizio di una linea di vapori celerissimi. Già da tempo si era pensato ad una tale impresa, ma durante il periodo d'incertezza dell'elezione presidenziale, il disegno era stato posto in disparte; ed ora venne ripreso con gran fervore.

Si vuole stabilire questa nuova via di comunicazione mediante frequenti coincidenze colla detta ferrovia che in tal modo entrerebbe in concorrenza con la strada fin qui seguita delle Indie orientali per il canale di Suez.

La linea di vapori sarebbe collegata in coincidenza con un sistema ferroviario americano, che alla sua volta sarebbe unito ad una linea di vapori molto veloci per l'Atlantico.

Come abbiamo sopra accennato si tratterebbe di alcuni grandi capitalisti di Chicago che insieme con una ditta di costruzioni navali parteciperebbero all'impresa. È loro progetto di mettere in servizio quattro grandi piroscafi velocissimi, i quali dovranno fare al minimo 20 nodi all'era.

Questi vapori faranno scalo ad Hongkong, a Yokohama ed al punto estremo della transiberiana. Si ritiene che l'amministrazione della nuova linea, avendo i propri vapori la velocità richiesta, otterrà il trasporto della valigia postale al prezzo contrattuale di 4 dollari per miglio. Ora, data la distanza ad Hongkong di 7000 miglia un tale sussidio ammonterebbe alla cifra di 28,000 dollari per viaggio.

San Francisco sarà preso presto come punto di partenza e d'approdo sulla costa del Pacifico.

L'esecuzione del progetto, si assicura, sarà affrettata al più presto possibile.

Telegrafo sottomarino. — La *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* annuncia che il collocamento del cavo sottomarino tra la Germania e la Spagna è terminato. Le estremità di esso toccano da una parte Emden e dall'altra Vigo. La sua lunghezza è da 1100 a 1200 miglia marine. Sul primo punto si collega col sistema dei telegrafi tedeschi, ed a Vigo coi canapi sottomarini che congiungono la Spagna all'America del Sud, all'Asia Orientale, all'Africa ed alla Australia.

Il cavo Emden-Vigo attraversa la Manica e la baia di Biscaglia, e circonda il capo di Finisterra senza toccar terra. È dovuto alla iniziativa dell'Ufficio delle poste in Germania e la durata della collocazione, comprese le trattative preliminari colla Spagna, fu di sette anni. Si crede che esso non costituisca che una parte del gran cavo transatlantico progettato, e che sia destinato a collegare la Germania coll'America del Nord per la via delle Azzorre. È probabile che la maggior parte delle comunicazioni telegrafiche tra la Germania e la Spagna, che finora passavano per la Francia, siano ora avviate col nuovo filo.

Il primo telegramma trasmesso per la nuova via fu spedito da Madrid dal marchese di Lema, direttore generale delle poste, al dottor Stephan, segretario di Stato all'Ufficio tedesco delle poste e telegrafi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione fabbricato ad uso uffici e riduzione a magazzino degli attuali locali d'ufficio in stazione di Milano P. Garibaldi. Importo L. 86,500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino all'11 gennaio 1897, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 29 dicembre). — Colla Ditta Barresi Giuseppe di Scilla, per consolidamento massi pericolanti dalla costa del monte Cocuzzo fra Favazzina e Bagnara.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (8 gennaio, ore 12, unico e def.). — Appalto in due lotti della manutenzione di chiaviche, acquedotti, fontane e costruzioni stradali. Importo L. 80,000.

Municipio di Taranto (8 gennaio, ore 11, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione della nuova chiesa a Crespiano. Importo L. 33,183.76. Cauz. L. 1700. Fatali 29 gennaio, ore 11.

Ministero dei Lavori Pubblici a Roma (12 gennaio, ore 10, unico e def.). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di un tronco di collettore delle fogne a sinistra del Tevere, dall'alberata di S. Paolo fino all'incontro della marrana di Grotta Perfetta, presso il Mattatoio dei cavalli, e per l'apertura di un braccio di scarico provvisorio in Tevere, utilizzando il tronco inferiore della marrana suddetta. Importo L. 1,072,340. Cauz. provv. L. 50,000.

— (14 gennaio). — Appalto dei lavori delle arginature del fiume Livenza lungo la svolta di Corbolone, nei Comuni di Motta, Cessalto e S. Stino, nelle provincie di Treviso e Venezia, per L. 156,300.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (12 gennaio, ore 16, unica e def.). — Fornitura di kg. 80,000 di ferro fino in verghe (per cilindri otturatori, fondelli di serbatoio e grilletti) a L. 0.45. Cauzione L. 3600. Consegna giorni 50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strada Ferrata di Biella. — Pagamento dell'acconto di L. 12 sul dividendo per gli utili dell'esercizio 1896 alle azioni di capitale, verrà effettuato dal 2 gennaio presso il Banco di Sconto e di Sete, contro consegna della cedola n. 27 o presentazione dei certificati nominativi.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Pagamento di un secondo acconto di L. 8 sul dividendo per gli utili dell'esercizio 1896, sia alle azioni di capitale della ferrovia Torino-Pinerolo, che della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice, il quale verrà effettuato dal 4 gennaio presso il Banco di Sconto e di Sete in Torino, contro presentazione della cedola 1° gennaio 1897.

Strada Ferrata Mortara-Vigevano. — Distinta delle obbligazioni estratte:

982	1650	664	1115	1731	545	2211	2340	2268
593	1068	1774	1843	1704	1504	1042	1693	1222
2576	940	120	1057	1079	72	2256	1467	378
2134	1730	2491	1719	950	176	1785	263	1790
1235	559	238	275	2380	356	769	1287	1494
988	1052	1935	102	596	1482	1945	983	1943
183	1883	1808	405	1782	2350	885	1218	1912
640	1582	859	2007	1502	698	1578	2264	2080
2165	1564	131	1313	558	1755	274	1067.	

Dal giorno 4 gennaio si effettuerà il pagamento o rimborso del capitale nominale delle obbligazioni portanti i surriferiti numeri in ragione di L. 250 caduna, mediante remissione dei corrispondenti titoli.

Dal detto giorno 4 sarà pure pagato il vaglia n. 82 in L. 5.

Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — La *Gazzetta Ufficiale*, n. 302, del 23 dicembre 1896 (supplemento) pubblica la distinta delle azioni state estratte.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	10bre 26	Genn. 2
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 515	509.50
» » Meridionali	» 667.25	663
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 359	360
» » Secondarie Sarde	» 278	278
» » Sicule.	» 605	605
Buoni Ferrovie Meridionali	» 555.50	555.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 294	294
» » Cuneo (2ª emiss.) . . .	» 317	320
» » Gottardo 4 %. . . .	» 101.50	101.50
» » Mediterranee 4 0/0 . .	» 493.50	494.50
» » Meridionali	» 302	302
» » Meridionali Austriache .	» 390	390.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 306.50	306.50
» » » 2ª emiss.	» 282	281.50
» » Pontebba	» 469	469
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 291	291
» » » serie *B*. . . .	» 292	292
» » » 1879	» 292.50	292
» » Savona	» 315	315
» » Secondarie Sarde . . .	» 434	434
» » Sicule 4 0/0 oro . . .	» 478.50	478
» » Tirreno	» 470	470
» » Vittorio Emanuele . .	» 313	313

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Dicembre 1896.* — *17ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4418	4407	+ 11	1291	1298	— 7
Media.	4417	4407	+ 10	1291	1216	+ 75
Viaggiatori	1,056,769 37	1,147,124 72	— 90,355 35	69,970 54	76,344 48	— 6,873 94
Bagagli e cani. . . .	61,012 19	59,107 98	+ 1,904 21	2,688 15	2,232 80	+ 455 35
Merci a G.V. e P.V. acc.	447,023 50	421,503 57	+ 25,519 93	18,335 13	20,324 07	— 1,988 94
Merci a P. V. . . .	1,928,373 51	1,841,632 36	+ 86,741 15	89,175 67	73,741 91	+ 15,433 76
TOTALE . .	3,493,178 57	3,469,368 63	+ 23,809 94	180,169 49	172,643 26	+ 7,526 23

Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Dicembre 1896.*

Viaggiatori	24,013,550 76	24,141,517 13	— 127,966 37	1,547,963 68	1,534,990 05	+ 12,973 63
Bagagli e cani. . . .	1,175,160 79	1,121,008 40	+ 54,152 39	45,394 70	44,961 28	+ 433 42
Merci a G.V. e P.V. acc.	6,075,777 61	5,808,841 19	+ 266,936 42	267,260 83	262,248 81	+ 5,012 02
Merci a P. V. . . .	30,456,565 27	29,266,570 19	+1,189,995 08	1,273,262 77	1,221,081 85	+ 52,180 92
TOTALE .	61,721,054 43	60,337,936 91	+1,383,117 52	3,133,881 98	3,063,281 99	+ 70,599 99

Prodotto per chilometro.

della decade	790 87	787 24	+ 3 43	139 55	133 01	+ 6 54
riassuntivo	13,973 52	13,691 39	+ 282 13	2,427 48	2,519 15	— 91 67

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 35ª Decade — dall'11 al 20 Dicembre 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	938,135.88	53,033.40	580,000.29	1,675,441.34	7,878.80	3,254,489.71	4,247.00
1895	928,206.32	41,208.33	372,831.05	1,293,384.16	13,885.16	2,649,515.02	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 9,929.56	+ 11,825.07	+ 207,169.24	+ 382,057.18	— 6,006.36	+ 604,974.69	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	36,736,000.67	1,839,651.88	12,590,742.80	43,664,023.63	392,276.14	95,222,695.12	4,247.00
1895	36,915,037.74	1,743,612.43	11,936,485.20	42,467,870.50	408,911.31	93,471,917.18	4,215.00
Differenze nel 1896	— 179,037.07	+ 96,039.45	+ 654,257.60	+ 1,196,153.13	— 16,635.17	+ 1,750,777.94	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	67,548.93	1,344.71	30,000.48	133,221.93	871.50	232,987.55	1,359.88
1895	70,118.64	1,387.25	24,201.64	119,152.23	1,412.60	216,272.36	1,391.87
Differenze nel 1896	— 2,569.71	— 42.54	+ 5,798.84	+ 14,069.70	— 541.10	+ 16,715.19	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	2,587,515.46	68,754.20	875,749.20	3,849,409.78	45,319.94	7,426,748.58	1,359.88
1895	2,557,176.94	65,212.49	824,172.05	3,662,848.86	46,058.31	7,155,468.65	1,342.12
Differenze nel 1896	+ 30,338.52	+ 3,541.71	+ 51,577.15	+ 186,560.92	— 738.37	+ 271,279.93	+ 17.76

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
622.00	511.12	+ 110.88	18,307.76	18,107.88	+ 199.98

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

16ª Decade — Dal 1° al 10 Dicembre 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	79,934.00	1,747.00	7,933.00	126,970.00	643.00	217,227.00	616.00	353.00
1895	77,536.00	1,727.00	9,170.00	113,305.00	1,049.00	202,787.00	616.00	329.00
Differenze nel 1896	+ 2,398.00	+ 20.00	— 1,237.00	+ 13,665.00	— 406.00	+ 14,440.00	»	+ 24.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1896.				
1895-96	1,493,218.00	29,952.00	163,167.00	2,002,886.00	19,092.00	3,708,315.00	616.00	6,020.00
1894-95	1,536,601.00	32,812.00	175,211.00	1,934,686.00	21,330.00	3,700,640.00	616.00	6,008.00
Differenze nel 1896	— 43,383.00	— 2,860.00	— 12,044.00	+ 68,200.00	— 2,238.00	+ 7,675.00	»	+ 12.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	32,169.00	529.00	2,765.00	39,249.00	195.00	74,907.00	484.00	155.00
1895	32,953.00	491.00	2,597.00	32,864.00	319.00	69,224.00	484.00	143.00
Differenze nel 1896	— 784.00	+ 38.00	+ 168.00	+ 6,385.00	— 124.00	+ 5,683.00	»	+ 12.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1896.				
1895-96	575,838.00	9,707.00	44,242.00	356,006.00	3,028.00	988,821.00	484.00	2,043.00
1894-95	568,875.00	8,381.00	40,412.00	317,065.00	4,258.00	938,991.00	484.00	1,940.00
Differenze nel 1896	+ 6,963.00	+ 1,326.00	+ 3,830.00	+ 38,941.00	— 1,230.00	+ 49,830.00	»	+ 103.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	2,549.00	93.00	275.00	683.00	»	3,600.00	28.00	157.00
1895	2,604.00	136.00	257.00	541.00	»	3,538.00	28.00	154.00
Differenze nel 1896	— 55.00	— 43.00	+ 18.00	+ 142.00	»	+ 62.00	»	+ 3.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1896.				
1895-96	51,697.00	1,787.00	3,390.00	9,853.00	28.00	66,755.00	28.00	2,902.00
1894-95	50,390.00	1,871.00	3,395.00	7,387.00	28.00	63,071.00	28.00	2,742.00
Differenze nel 1896	+ 1,307.00	— 84.00	— 5.00	+ 2,466.00	»	+ 3,684.00	»	+ 160.00

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma — Capitale L. 20 milioni, interamente versato

Pagamento della Cedola Numero 21 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 28 dicembre 1896, le sottoindicate Casse pagheranno, contro consegna della Cedola n. 21, **la somma di lire 20 per Azione**, di cui lire 7.50 a saldo degli utili dell'Esercizio sociale 1895-96, in conformità della deliberazione presa dall'Assemblea generale degli Azionisti del 30 novembre p. p., e lire 12.50 per acconto sugli utili dell'esercizio in corso, a norma della deliberazione consigliare del 30 novembre 1896.

Roma, 17 dicembre 1896. LA DIREZIONE GENERALE.

Palermo, presso la Cassa Centrale della Società. — **Firenze,** presso la Cassa Centrale delle Ferrovie Meridionali. — **Firenze, Genova, Milano, Roma,** presso la Banca d'Italia e la Banca Commerciale Italiana. — **Messina,** presso la Banca d'Italia e la Banca di Messina. — **Napoli,** presso la Banca d'Italia e la Cassa della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo. — **Torino,** presso la Banca d'Italia e i sigg. Fratelli Marsaglia e C., in liquidazione. — **Alessandria, Ancona, Asti, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Livorno, Novara, Padova, Perugia, Porto Maurizio, Venezia, Vercelli, Verona,** presso la Banca d'Italia. — **Trieste,** presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito. — **Francoforte,** presso i sigg. D'Erlanger et Fils. — **Basilea,** presso la Basler Handels Bank. — **Londra,** presso i signori P. P. Rodocanachi e C. — **Parigi,** presso il Crédit Lyonnais.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne ..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne ..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne ..										
Genova	via Calais....	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne ..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne ..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne ..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne ..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne ..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne ..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne ..	257 75	180 80								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne ..	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 48 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria. . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno. . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino	OFFICINE
Via Venti Settembre, N. 40	in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SMERIGLIO

Smeriglio in grana e spoltiglia.
Carte e tele smerigliate.
Nastri smerigliati.
Mole a smeriglio.
Carte e tele vetrate.
Vetro macinato.

MAGNESITE

Magnesite (Giobertite).
Magnesia calcinata.
Cemento magnesiaco.
Cemento biscotta.
Mattoni refrattari rettangolari ed a punta.

Guarnizioni a smeriglio per bramini da riso.

ING. VIGLEZZI & C.

MILANO — Via Manzoni, 4 — MILANO

UNICA SOCIETA ITALIANA

Opifici a CASELETTE (Torino) ed alla SFORZESCA (Vigevano).

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

Ufficio Succursale dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO — *Via Finanze, 13* — TORINO.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — TORINO

LES GRANDES BARÈMES
DE LA
CONSTRUCTION MÉTALLIQUE

Barèmes généraux - Flexion - Compression - Flambage - Traction - Poids de matériaux Renseignements utiles au constructeur
par RAYMOND CROS, Ingénieur.
Un vol in-4° oblung avec nombreuses figures
Lire 41.

L'AIR COMPRIMÉ
APPLIQUÉ A LA
TRACTION DES TRAMWAYS
par L. A. BARBES.
Un vol. in-8° avec 96 fig., 1896. — **L. 8.75**

DICTIONNAIRE
DES
CHEMINS DE FER
Allemand-Français et Français-Allemand
1e partie : *Allemand-Français.*
Un vol. in 8°, 1896. — **L. 15.50.**

Etudes théoriques et pratiques
SUR LES PONTS ET VIADUCS
EN MAÇONNERIE
par J. DUBOSQUE, Ingénieur
Ve édition, refondue, avec 15 pl. et 141 fig.
1 vol. in-8° — **L. 17.50.**

Etude théorique et pratique
SUR LES
BARRAGES RESERVOIRS
par A. DUMAS, Ingénieur.
Un vol. in-8°, avec 107 fig., 1896 — **L. 8.75.**

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 9 Gennaio 1897 NUM. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'INCHIESTA FERROVIARIA

Le risposte della Società Mediterranea al questionario della Commissione.

Ci venne comunicato un opuscolo stampato contenente le risposte al questionario della Commissione d'inchiesta, presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo alla Commissione stessa.

Lo spazio non ci consente di pubblicarlo integralmente, per quanto le risposte siano state molto opportunamente sintetizzate. Ci limiteremo ad accennare a quelle che ci sembrano maggiormente importanti:

Quesito I. — La Società del Mediterraneo ha accettato e mantenuto in servizio tutto il personale assegnatole il 30 giugno 1885, con una larghezza superiore ai suoi obblighi, tantochè venne riconosciuto che essa aveva proporzionalmente un numero di agenti maggiore di ogni altra Rete in Italia ed all'estero.

Quesito II. — Il primo ruolo organico, conforme all'articolo 103 del capitolato, compilato sulla fine del 1886, venne comunicato al Governo con lettera 20 febbraio 1887; furono in seguito mandate in aggiunta la tabella graduatoria organica del personale e la pianta organica e numerica del personale, col quale l'Amministrazione si costituì.

La Mediterranea non solo ottemperò alle prescrizioni dell'articolo 103, ma eziandio acconsentì ad ulteriori comunicazioni, a cui non era tenuta.

Che se dubbi e contestazioni vennero sollevati a proposito del ruolo organico, voglionsi essi attribuire al fatto che non si è osservato abbastanza quali fossero precisamente gli obblighi imposti alla Società dal ripetuto articolo 103.

Ormai una giurisprudenza costante ha ritenuto che quell'articolo ha garantito agli Agenti soltanto il grado e lo stipendio che essi avevano al 30 giugno 1885, ma non ha, nè poteva attribuire diritto a promozioni future.

Ne risulta senz'altro, e lo si scorge, del resto, dallo stesso articolo 103, che il ruolo previsto in esso non era un ruolo organico nel significato usuale, ossia un ruolo indicante sommariamente le varie qualifiche, il numero dei posti per ognuna e le singole classi di stipendio assegnate ad ogni qualifica. L'articolo 103 voleva un ruolo *applicato al personale* e quindi *nominativo*, dal quale il Governo potesse constatare se per ogni Agente era stata rispettata la qualifica ed il grado, e quindi eziandio *comparativo* tra la qualifica e lo stipendio avanti il 1° luglio 1885 e quelli posteriori. Questo punto particolare e fondamentale fu pure ammesso dalla Corte d'Appello di Milano colla sentenza 29 ottobre 1895 e trovato corretto dalla Cassazione di Torino colla sentenza 28 aprile 1896 (causa Amizzoni), nè disdetto da nessuna altra posteriore.

Quesito III. — La Società, per applicare l'ordinamento del personale, non aveva l'obbligo di attendere che il Governo l'avesse approvato; le bastava che non le giungessero osservazioni, per le quali dovesse sospenderne l'attuazione, ed osservazioni in tal senso non ne ebbe.

Quesito IV. — Nell'ordinamento del personale fu assegnata a ciascun Agente la qualifica che gli spettava in base alla tabella di equiparazione.

Quesito V. — Lo stipendio che ciascun impiegato aveva sotto le cessate Amministrazioni fu conservato.

Quesito VI. — Le retribuzioni accessorie sono state modificate per ragioni d'ordine amministrativo e per stabilire un eguale trattamento per tutti gli Agenti.

La Società, d'altronde, non aveva nessun obbligo di mantenere al personale, per le competenze accessorie, il trattamento di cui godeva innanzi al 1° luglio 1885: tale obbligo, come risultò anche da varie decisioni giudiziali, è limitato dal capitolato d'esercizio allo stipendio inteso in senso ristretto, e neppure per questo in modo assoluto, tanto che si ammette che in caso di riduzione, portata dai nuovi ordinamenti, una parte del medesimo possa essere corrisposta a titolo di assegno personale.

La massa del personale non ricevette, del resto, alcun detrimento, ma ebbe migliore trattamento di prima; ne è prova la spesa media annua per Agente relativa alle dette competenze, la quale, mentre nel 1884 era di lire 207.59, è salita per la Rete Mediterranea a L. 247.83 nel decennio d'esercizio 1886-96, ed a lire 265.79 nell'esercizio 1895 96.

Quesito VII. — La ritenuta per tassa di ricchezza mobile fu due volte modificata e portata gradatamente alla misura legale.

Quesito VIII. — L'ordinamento del personale passato alla Mediterranea dalle cessate Amministrazioni risulta dal primo ruolo organico, stato a tempo debito comunicato al Governo, e dall'altro ruolo, di cui già fu detto al quesito II e del quale si avrà ancora occasione di dire al quesito XVIII.

Quesito IX. — Non si stabilì un ordinamento separato pel personale assunto in esercizio dopo il 30 giugno 1885, essendo esso di fatto stato considerato e trattato alla stessa stregua di quello proveniente dalle cessate Amministrazioni.

Quesito X. — Il ruolo organico non fu mai recato a conoscenza del personale, poichè la Società non ne aveva l'obbligo.

Quesito XI. — Il regolamento costituito dalle norme sul personale fu comunicato al Governo il 1° ottobre 1886.

Quesito XII. — Per la sua applicazione la Società, non avendone l'obbligo, non attese a ricercare se il Governo ne avesse constatato la conformità alle disposizioni del capitolato.

Nel regolamento le norme per gli avanzamenti del personale a gradi e classi superiori furono determinate in base al merito ed alla anzianità; della somma stanziata annualmente dal Consiglio di Amministrazione per gli aumenti si fa il riparto fra i diversi servizi in proporzione al quantitativo degli Agenti, che possono aspirare all'aumento, e tenuto conto delle mansioni e delle qualifiche che nei vari servizi meritano speciale riguardo.

Quesito XVIII. — La carriera del vecchio personale si svolse nei limiti delineati nel ruolo organico, compilato dalla Società e rassegnato al Governo il 26 maggio 1889, sebbene non avesse obblighi di sorta.

Quesito XIX. — La Società Mediterranea non può dire se gli aumenti di stipendio, che gli impiegati passati al servizio delle nuove Società hanno conseguiti per promozione, sono stati diversi da quelli che, promossi, avrebbero avuti nelle cessate Amministrazioni, perchè bisognerebbe poter valutare i seguenti tre elementi, che sfuggono a qualsiasi apprezzamento: l'intervallo tra una promozione e l'altra, la misura della promozione e le condizioni economiche e finanziarie della Società. Ad ogni modo può affermare che la carriera non fu pregiudicata.

Quesito XX. — Nello stesso modo si svolse la carriera del personale assunto in servizio posteriormente al 30 giugno 1885.

Quesiti XXI, XXII e XXIII. — La Società non ha mai ammesso in impiego Agenti che non fossero italiani; non assunse in servizio alcun ex-impiegato del macinato; restituì sempre al Governo gli Agenti straordinari avuti per lavori di nuove linee.

Quesiti XXIV e XXV. — Il personale della Società al 1° luglio 1885 si componeva di 14,803 impiegati, 24,921 agenti di fatica, 3173 avventizi, totale 42,897; al 1° luglio 1896 si componeva invece di 16,426 impiegati, 28,300 agenti di fatica, 3959 avventizi, totale 48,685.

Quesiti XXVII, XXVIII, XXIX e XXX. — La Società Mediterranea si è assunta dal 1° luglio 1885 tutti gli oneri delle Amministrazioni Ferroviarie, alle quali è succeduta, ed ha aumentato il contributo che le precedenti Amministrazioni versavano agli Istituti di previdenza, addossandosi pure altri oneri in favore degli Istituti stessi.

Provvide poi al riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso, nominando Commissioni coll'incarico di studiare e di presentare delle proposte concrete.

Durante il corso di questi studi ed in attesa del loro risultato finale il Governo si fece promotore di studi, secondati dalla Società, intesi a concretare provvedimenti per la sistemazione degli Istituti.

Il disavanzo delle Casse pensioni e di mutuo soccorso ammontava, alla fine del 1884, alla somma di lire 60,732,615, ed alla fine del 1889 a lire 81,517,282, e ne fu causa l'insufficienza dei versamenti annuali in confronto al costo tecnico degli statuti; accumulandosi poi i relativi interessi composti, il disavanzo si è in seguito notevolmente accresciuto.

Del successivo aumento di disavanzo furono pure cause il minor reddito ed i migliori trattamenti ai compartecipanti apportati cogli statuti del 1° gennaio 1890.

Quesito XXXII. — La Società non ha ammesso nei Comitati amministrativi delle Casse e nelle Commissioni incaricate di modificarne gli statuti ed i regolamenti una rappresentanza elettiva del personale, perchè il rendere, anche solo in parte, elettive le rappresentanze degli istituti di previdenza, ne avrebbe mutato assolutamente la natura, facendoli cessare di essere istituzioni di patronato; e per altra parte la Società ha agito applicando puramente e semplicemente le prescrizioni relative.

Quesito XXXIII. — La Mediterranea nulla ha da rispondere al riguardo.

Quesito XXXIV. — Furono osservate le norme relative al personale, contenute nella legge 20 marzo 1865, sulle opere pubbliche, e nel regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate 31 ottobre 1873; il personale è in numero sufficiente ed è idoneo, gli orari di servizio permettono di lasciare al personale il periodo necessario di riposo continuato.

Quesito XXXV. — Non saprebbesi come abbia potuto nascere il dubbio espresso in questo quesito, che non vi siano tutte le possibili guarentigie di sicurezza, giacchè non consta che nell'esercizio della Mediterranea si verifichino accidenti in proporzioni più larghe di quanto avvenga sulle altre Reti ferroviarie. E può, d'altra parte, assicurarsi che la Mediterranea ha fatto sempre il servizio con tutte le possibili cautele e guarentigie di sicurezza, e nonostante gli impianti, di cui all'uopo dispone, siano ben lungi dall'essere proporzionati alle esigenze del servizio stesso, le quali richiederebbero ampliamenti di stazioni, rafforzamento di manufatti e rifacimento e raddoppiamento di binari, applicazione su più vasta scala dei moderni sistemi di segnalamento e via dicendo.

Quesito XXXVI. — Quantunque, a dir vero, l'oggetto della presente domanda non sembri influire sullo scopo dell'inchiesta, tuttavia la Società, che non ammette nè l'una, nè l'altra delle due ipotesi formulate dall'articolo, non può di conseguenza ammettere che le due cause supposte abbiano influito sulla lamentata frequenza di furti e manomissioni.

Certo, quest'argomento dei furti, sebbene se ne sia esagerata la portata, è dei più gravi, ed ha dato e dà motivo a riflettere seriamente. Le cause ne sono complesse: non ultima il ritegno cui le Amministrazioni Ferroviarie si sentono obbligate nei provvedimenti disciplinari, in quanto, rispetto agli Agenti meno buoni (e i ladri sono certo reclutati fra essi), quasi ogni punizione dà luogo ad una contestazione, nella quale non di rado l'Agente assume l'aspetto del debole che va tutelato contro una grande Società industriale.

Quesito XXXVII. — Le scuole istituite per l'istruzione del personale tecnico dei diversi servizi hanno dato risultati soddisfacenti; nel decennio 1886-96, su 825 allievi fuochisti, che frequentarono le scuole presso i depositi di Torino, Alessandria, Milano, Pisa, Napoli, ne furono promossi 698.

Quesito XXXVIII. — Esiste tuttora, benchè in minore proporzione di prima, esuberanza di personale centrale e direttivo in confronto di quello che potrebbe richiedere una Rete come la Mediterranea, in condizioni di un buon esercizio privato.

Quesito XXXIX. — La spesa di personale per la Rete Mediterranea è realmente superiore a quella che si ha nella maggior parte delle Reti estere. Ne sono causa, fra altro, la sproporzione numerica fra le diverse categorie del personale e le condizioni speciali delle nostre strade ferrate.

Quesito XL. — Circa le cause dei sinistri ferroviari, la Società esclude che essi possano attribuirsi ad inadempimento dei doveri del personale, la gran massa del quale presta buon servizio.

I sinistri, i ritardi e gli altri eventuali danni, che in una certa misura sono, pur troppo, conseguenza inevitabile in qualsiasi industria e massime in quelle meccaniche, hanno origine, per buona parte dei casi, da cause accidentali od inerenti alle già lamentate condizioni delle nostre linee ed alla insufficienza degli impianti.

Quesiti XLI e XLII. — Uno speciale malcontento non havvi nel personale, se non in quanto esiste anche nelle altre classi lavoratrici, che tutte aspirano a migliorare la loro posizione; ad ogni modo la Società ha fatto, in favore del personale, più di quanto avrebbe avuto obbligo a termini del contratto.

Le retribuzioni del personale ferroviario risultano superiori a quelle in uso presso altre industrie consimili; la condizione del personale è ora migliorata, poichè la media annua degli stipendi, che nel 1878-84 era di lire 756.76 e di lire 1006.62 nel 1884, nel decennio d'esercizio 1886-95 per la Rete Mediterranea è di lire 1005.47 e sale nel 1895-96 a lire 1010.23; cumulando poi la spesa per stipendi e quella per competenze accessorie, la media che nel 1884 era di lire 1214.21, nel 1895-96 è di lire 1276.02.

Nè possono essere stati causa di malcontento, per quanto riguarda gli obblighi della Società, gli orari di servizio, i mancati avanzamenti, la disparità di trattamento ed altre cause indicate dal questionario della Commissione d'inchiesta.

La Mediterranea ha nel periodo 1885-96 erogato L. 9,004,393.68 in aumenti di stipendio e L. 2,210,989.23 in gratificazioni ed in sussidi.

Sull'argomento del cottimo e della cointeressenza del personale si parlerà più diffusamente ai quesiti XLVIII e XLIX. Si possono però anticipare alcune conclusioni di quanto ivi si espone, assicurando che il personale di tutti i Servizi, nei quali vennero applicati i sistemi a cottimo ed a cointeressenza, si è sempre dimostrato soddisfatto.

Lamenti si ebbero invece laddove il sistema, per ragioni di servizio, non potè essere mantenuto, oppure da parte di agenti traslocati da stazioni, ove detto sistema era in vigore, ad altre ove non lo era; ed è certo che se l'Amministrazione decidesse l'abbandono di questi sistemi, che procurano al personale un supplemento di mercede mediante più attive ed intelligenti prestazioni nelle ore normali di lavoro, senza un sensibile maggiore sforzo, si leverebbe un vero malcontento e si domanderebbe con insistenza la loro conservazione.

La ripartizione fra il personale dei profitti derivanti dal cottimo e dalla cointeressenza viene limitata ai soli agenti che prendono parte alla produzione del lavoro; questa ripartizione viene fatta con criteri di equità in proporzione alla importanza delle funzioni di ciascun agente ed alla influenza che possono avere la intelligenza, le cognizioni, la operosità dei singoli compartecipanti sul rendimento collettivo.

Su questo argomento non si ebbero reclami se non per eccezione e quando si riconobbero fondati si provvide alle opportune modificazioni.

Si può dichiarare che in generale non esiste disparità di trattamento tra agenti di eguale categoria. Vi potranno essere dei casi isolati prodotti da circostanze speciali, ciò che del resto si verifica in qualsiasi altra Amministrazione.

Riguardo alla lamentata disparità di trattamento fra i due Compartimenti, devesi aver presente che essa fu la conseguenza di uno stato di cose preesistente al 1° luglio 1885, attesochè, come si è già fatto rilevare nella risposta al quesito XIX, sotto le cessate Amministrazioni vigevano rispetto alla carriera del personale norme e basi organiche notevolmente diverse; mentre d'altra parte è notorio che nel personale del 1° Compartimento prevale l'elemento avutosi dall'ex Alta Italia (meglio retribuito) e quello del 2° Compartimento è quasi totalmente costituito da elementi avutisi dalle ex Romane, Meridionali e Calabro-Sicule. E resta a vedere se le condizioni del lavoro e delle mercedi nell'Italia Inferiore in confronto all'Italia Superiore non giustificassero in gran parte le differenze.

Del resto le sperequazioni sono andate mano mano attenuandosi coll'applicazione dell'organico unico nelle promozioni e sono già state quasi tutte tolte rispetto alle competenze accessorie.

Le punizioni e le ricompense sono disciplinate da norme precise, onde non si può ammettere l'accennata disparità di trattamento, se non in quanto anche le disposizioni legislative, interpretate da giudici diversi, si prestano a diverse applicazioni.

È cosa risaputa che in un'azienda industriale chi specialmente contribuisce a dare sviluppo alla produzione non è la massa esecutrice, ma sono le menti che dirigono, in altre parole, la parte che eseguisce concorre a produrre, ma l'essenza, la potenzialità della produzione dipende da coloro che stanno alla dirigenza.

Ora se si fa il confronto con quanto si pratica in altre industrie, non si può certo dire che sieno elevati certi massimi di stipendio stabiliti per pochi gradi del personale della Mediterranea.

D'altronde il raffronto posto fra gli stipendi massimi e gli stipendi minimi non può reggere, attesochè fra questi due estremi vi è una lunga serie di retribuzioni che con ordine decrescente si succedono a gradi e fra le quali non vi è affatto sproporzione, ma bensì una graduatoria corrispondente alla graduale diminuzione dell'importanza delle attribuzioni.

Le ritenute a carico del personale, che sono state aumentate, non sono che quella per la Ricchezza Mobile e quella per Cassa Pensioni e Soccorso; ma l'aumento della prima è stato imposto dalle disposizioni di legge che non ammettono per il personale ferroviario lo stesso trattamento privilegiato che si accorda agli Impiegati dello Stato, Provincie e Comuni e l'aumento della ritenuta per Cassa Pensioni e Soccorso venne attuato in relazione all'art. 35 del Capitolato d'esercizio.

Come si ebbe già a dichiarare nella risposta al punto *d*) del quesito XXXV, gli agenti vengono assunti nei primi gradini della carriera.

Al rimpiazzo dei posti rimasti vacanti si provvede assegnandovi, anche mediante promozioni, ove occorra, gli Agenti che si trovano in condizione di potere regolarmente disimpegnare le attribuzioni inerenti a quei posti.

In genere ogni agente disimpegna le funzioni inerenti alla qualifica che ha e al posto che copre. Vi sono alcuni casi in cui il disbrigo di determinate attribuzioni proprie ad una qualifica non richiede che un lieve lavoro, di guisa che l'effettiva assegnazione di quelle mansioni ad un agente rivestito della corrispondente qualifica equivarrebbe ad avere quell'agente utilizzato per una minima parte dell'orario normale di servizio.

In questi casi soltanto, e sempre dopo l'opportuno accertamento che niun pregiudizio ne derivi al regolare andamento del servizio, si permette un cumulo di funzioni.

Le disposizioni regolamentari in materia di congedi danno facoltà di negarli, ridurli e revocarli o ritardarli, a seconda che possa essere richiesto dalle esigenze di servizio.

È bene osservare che il personale desidera solitamente di fruire del congedo nella occasione di feste, solennità e specialmente nella stagione autunnale: ora si comprebde come appunto in quelle ricorrenze e in quella stagione si verifichi più intenso il servizio ferroviario, epperò non si possa talora accondiscendere alle domande del personale. Il malcontento che in queste circostanze può sorgere in chi non ottiene il congedo non è certamente giustificato.

Del resto si può assicurare che l'apprezzamento delle vere esigenze del servizio è fatto col maggior riguardo per gli interessi del personale e che non vengono negati i congedi regolamentari quando il personale appoggi la sua domanda a ragioni di necessità nei riguardi degli affari, degli affetti domestici, della salute. Si largheggia anche nelle concessioni extraregolamentari laddove il personale risiede in località incomode, isolate o di aria malsana, ed ogni qual volta poi sia dimostrata la necessità di cure balneari e climatiche, e in questo caso sovente si abbonano anche le trattenute regolamentari che si dovrebbero fare sullo stipendio.

I dormitori del personale viaggiante sono in parte quelli stessi che l'Amministrazione ha ricevuto in consegna dal Governo. Che se non tutti sono in buone condizioni, di ciò non ha colpa questa Società, alla quale non incombe apportarvi dei miglioramenti e che non potè ottenere l'approvazione dal Governo dei progetti di adattamento e d'ampliamento che ebbe a studiare.

In molte località anzi l'Amministrazione ne eresse a proprie spese o adattò dei fabbricati ad uso dormitori e prese in affitto a questo scopo appositi locali.

Alla sistemazione di questo servizio in modo più soddisfacente attendesi con continua cura e si vanno facendo ogni giorno delle migliorie sia nell'impianto che nell'arredamento dei dormitori che, si può asserire, si trovano oggidì in condizioni molto migliori di quelle in cui erano sotto le cessate Amministrazioni.

Si tratta del resto di una questione che non può ingenerare nel personale un vero malcontento; e si deve aggiungere che sovente la pulizia dei dormitori non può essere completamente soddisfacente per colpa degli agenti stessi che li frequentano o di abitudini locali, alle quali l'Amministrazione non può portare rimedio.

Del resto da parte di questa non manca la vigilanza e la sollecitudine per la buona tenuta dei locali, della quale è incaricato apposito personale e che importa ogni anno una sensibile spesa.

Quesito XLIII. — Le presunte cause di malcontento non hanno potuto influire sull'andamento del servizio per ciò che riguarda sinistri, ritardi e danni di qualsiasi natura.

Quesiti XLIV, XLV, XLVI e XLVII. — Il sistema del cottimo non è applicato che nelle officine del servizio del materiale ed in modo molto limitato nella copiatura e revisione di atti; quello per cointeressenza presso i servizi del traffico, del mantenimento, per la fornitura di materie di consumo.

Fu istituito in 20 stazioni il sistema a cottimo, riducendolo poi a 9; quello a cointeressenza in 87 stazioni.

Quest'ultimo sistema portò una diminuzione del personale nelle 87 stazioni, corrispondente a 745 Agenti, pari al 19.3 per cento.

La Società non può categoricamente rispondere di quanto sia cresciuto, per effetto del cottimo, in ciascuna stazione il lavoro medio di ogni categoria del personale; certo non è imposto un lavoro maggiore di quello che anche anteriormente disimpegnavano gli Agenti attivi e coscienziosi.

Il sistema del cottimo e della cointeressenza arrecarono vantaggi indiscutibili all'Amministrazione ed al personale senza arrecar danno alcuno al pubblico servizio.

Quesito XLIX. — Dalla introduzione del sistema « a cottimo » ed « a cointeressenza » nei servizi provennero diversi vantaggi, i quali toccano prevalentemente l'Amministrazione ed il personale. Il pubblico servizio non ebbe danno alcuno dalla adozione di questo sistema, la cui azione, per quanto riflette i servizi del materiale e del mantenimento, non potè essere avvertita dal pubblico, e per quanto riflette il servizio del traffico potè essere di ben piccola importanza.

Senza entrare a discorrere delle liti che non pochi agenti hanno iniziato, invocando sotto aspetti diversi l'art. 103 del Capitolato e senza dire in ispecie della intonazione di ribellione data alle liti medesime e dei mezzi ai quali fu fatto ricorso, non rifuggendo neppure dall'abuso di documenti d'ufficio, la Società non richiamerà l'attenzione dell'on. Commissione d'inchiesta che sulle due pubblicazioni periodiche *Il Fascio Ferroviario Italiano* e *La Lega Ferrovieri Italiani.*

Non può non balzare all'occhio di chi diavi uno sguardo come l'indirizzo di quei due giornali sia inteso a trarre profitto d'ogni circostanza per denigrare e mettere in cattiva luce l'Amministrazione ferroviaria.

La Società si limita a ricordare l'art. 6 delle Norme sul personale che porta il seguente comma:

« Del pari, senza espressa autorizzazione dell'Amministrazione, gli
» agenti non possono prendere parte alla redazione di giornali e perio-
» dici di qualunque natura o farsi corrispondenti dei medesimi e tanto
» meno fornir loro o in altro modo pubblicare notizie, informazioni ri-
» flettenti l'azienda sociale ».

Ma anche indipendentemente da questa disposizione, che del resto si impone all'obbedienza di tutti gli agenti, si lascia all'on. Commissione di vedere se la parte del personale, che ha inspirato e può inspirare quelle pubblicazioni, sia rimasta nei limiti della tutela de' suoi diritti, che nessuno le avrebbe contestato.

E di fronte a tali manifestazioni si chiede se la Società, essendo a conoscenza di coloro che più favorivano l'agitazione, non avrebbe dovuto aver modo d'appigliarsi a misure disciplinari assai severe, mentre ha dovuto invece limitarsi a ricorrere a misure di qualche gravità solo in casi estremi riguardo ad agenti che distratti da siffatte preoccupazioni trascuravano assolutamente i loro doveri.

Certo, data l'importanza del servizio pubblico ferroviario ed il numero grandissimo di agenti d'ogni grado che vi si richiede, si ammetterà facilmente che al suo miglior funzionamento è indispensabile la più esemplare disciplina; e l'esperienza di questi anni viene via via dimostrando che più si procede e più le facoltà riconosciute in questa materia alle Società Ferroviarie riescono in più d'un punto insufficienti; e si ha la persuasione che i poteri pubblici dovranno a non lungo andare necessariamente intervenire.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1895 e confronto col 1894

(*Contin., vedi N. 1*).

MERCI SBARCATE NEL PORTO DI GENOVA *negli anni 1895-94.*

ANNO 1895.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	162,861	Tonn.	382,040
» Spagnuola	»	—	»	2,733
» Ellenica	»	—	»	35,382
» Inglese	»	1,209	»	50,652
» Austriaca	»	—	»	36,809
» Germanica	»	—	»	23,800
» Norvegese	»	—	»	10,457
» Belga	»	—	»	2,588
» Neerlandese	»	—	»	325
» Ottomana	»	—	»	1,703
Totale	Tonn.	164,070	Tonn.	546,489

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	156,344	Tonn.	299,671
» Francese	»	898	»	10,431
» Inglese	»	10,000	»	1,933,607
» Ellenica	»	14,753	»	186,873
» Germanica	»	3,222	»	56,671
» Austriaca	»	2,910	»	68,364
» Norvegese	»	6,829	»	109,627
» Spagnuola	»	562	»	29,818
» Neerlandese	»	—	»	12,190
» Svedese	»	1,106	»	486
» Danese	»	1,255	»	4,468
» Ottomana	»	—	»	3,811
» Belga	»	—	»	13,455
» Bulgara	»	—	»	715
» Russa	»	469	»	—
» Montenegrina	»	310	»	—
» Chilena	»	1,610	»	—
Totale	Tonn.	200,268	Tonn.	2,729,987

ANNO 1894.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	145,039	Tonn.	284,554
» Austriaca	»	2,420	»	38,800
» Ellenica	»	2,636	»	21,362
» Germanica	»	—	»	35,352
» Inglese	»	1,786	»	38,561
» Diverse	»	—	»	5,476
Totale	Tonn.	151,881	Tonn.	424,105

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	133,925	Tonn.	289,740
» Austriaca	»	4,974	»	66,524
» Ellenica	»	10,316	»	105,191
» Francese	»	1,445	»	13,164
» Germanica	»	3,265	»	59,508
» Inglese	»	3,620	»	1,906,328
» Americana	»	140	»	—
» Diverse	»	6,563	»	181,708
Totale	Tonn.	164,248	Tonn.	2,622,163

MERCI IMBARCATE NEL PORTO DI GENOVA *negli anni 1895-94.*

ANNO 1895.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	49,688	Tonn.	249,766
» Austriaca	»	—	»	18,639
» Germanica	»	—	»	22,423
» Inglese	»	8	»	13,616
» Ellenica	»	—	»	1
» Belga	»	—	»	2,670
» Danese	»	—	»	1,333
» Norvegese	»	—	»	53
» Neerlandese	»	—	»	1,800
» Spagnuola	»	140	»	1,155
Totale	Tonn.	49,836	Tonn.	311,456

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	39,722	Tonn.	173,133
» Austriaca	»	555	»	17,473
» Inglese	»	1,775	»	3,454
» Ellenica	»	1,116	»	—
» Belga	»	—	»	238
» Germanica	»	600	»	1,900
» Neerlandese	»	—	»	1,984
» Chilena	»	815	»	—
» Francese	»	670	»	28,485
» Spagnuola	»	—	»	3,317
» Svedese	»	—	»	1,250
» Norvegese	»	977	»	75
» Danese	»	—	»	170
Totale	Tonn.	46,230	Tonn.	281,818

ANNO 1894.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	60,783	Tonn.	212,371
» Austriaca	»	100	»	30,056
» Ellenica	»	—	»	4,916
» Germanica	»	—	»	30,872
» Inglese	»	45	»	26,005
» Diverse	»	—	»	5,702
Totale	Tonn.	60,928	Tonn.	309,922

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	25,885	Tonn.	128,304
» Austriaca	»	—	»	14,431
» Ellenica	»	1,178	»	676
» Francese	»	120	»	26,288
» Germanica	»	61	»	26,270
» Inglese	»	2,703	»	31,523
» Diverse	»	97	»	6,742
Totale	Tonn.	30,104	Tonn.	234,234

RIEPILOGO DELLE MERCI SBARCATE.

ANNO 1895.

Navigazione		Da bastimenti a vela		Da bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	164,070	Tonn.	546,489
» internazionale	»	200,268	»	2,729,987
Totale	Tonn.	364,338	Tonn.	3,276,476

ANNO 1894.

Navigazione		Da bastimenti a vela		Da bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn.	151,881	Tonn.	424,105
» internazionale	»	164,248	»	2,622,163
Totale	Tonn.	316,129	Tonn.	3,046,268

Riepilogo delle merci imbarcate.

Anno 1895.

	Sopra bastimenti a vela	Sopra bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio Tonn.	49,836	Tonn. 311,456
» internazionale »	46,230	» 281,818
Totale Tonn.	96,066	Tonn. 593,274

Anno 1894.

	Sopra bastimenti a vela	Sopra bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio Tonn.	60,928	Tonn. 309,922
» internazionale »	30,104	» 234,234
Totale Tonn.	91,032	Tonn. 544,156

Riepilogo generale.

Anno 1895.

Merci in *arrivo* a vela	Tonn.	364,338
» » a vapore	»	3,276,476
Totale	Tonn.	3,640,814
Merci in *partenza* a vela	Tonn.	96,066
» » a vapore	»	593,274
Totale	Tonn.	689,340

Anno 1894.

Merci in *arrivo* a vela	Tonn.	316,129
» » a vapore	»	3,046,268
Totale	Tonn.	3,362,397
Merci in *partenza* a vela	Tonn.	91,032
» » a vapore	»	544,156
Totale	Tonn.	635,188

PARTE SECONDA — COMPARTIMENTO MARITTIMO.

Movimento complessivo della navigazione nel Porto di Genova durante il 1895 e confronto col 1894.

Il risultato complessivo della navigazione internazionale e di cabotaggio dei bastimenti a vela ed a vapore, *entrati* ed *usciti* per operazioni di commercio, si riassume come segue:

I bastimenti entrati ed usciti carichi furono nel 1895 in numero di 8,768 della portata di 6,178,727 tonnellate, e i vuoti furono in numero di 3,192 di tonnellate 1,715,871, che riuniti furono in numero di 11,980, della complessiva portata di 7,894,598 tonnellate, con una differenza, in confronto dell'anno 1894, di 582 bastimenti e 362,582 tonnellate in *più* nel 1895.

Totale dei bastimenti *entrati* ed *usciti* nel 1895. . .	N. 11,980	Tonn. 7,894,598
Totale dei bastimenti *entrati* ed *usciti* nel 1894. . .	» 11,398	» 7,532,016
Differenza in *più* nel 1895	N. 582	Tonn. 362,582
Bastimenti *entrati* nel 1895	N. 6,062	Tonn. 3,965,685
» » nel 1894	» 5,669	» 3,740,337
Differenza in *più* nel 1895	N. 393	Tonn. 225,348
Bastimenti *usciti* nel 1895	N. 5,918	Tonn. 3,928,913
» » nel 1894	» 5,729	» 3,791,679
Differenza in *più* nel 1895	N. 189	Tonn. 137,234

I bastimenti carichi e vuoti impiegati alla navigazione internazionale nell'anno 1895 salirono, fra entrati ed usciti, a 5,279 della portata complessiva di 6,088,305 tonnellate, con una differenza in confronto col 1894 di bastimenti 283 e di tonnellate 353,968 in *più* nel 1895.

Quelli addetti esclusivamente al cabotaggio, cioè alla navigazione tra i soli porti del Regno e di scalo ascesero a bastimenti 6,701 ed a 1,806,293 tonnellate con una differenza, in confronto col 1894, di bastimenti 299 in *meno* e 8,114 tonnellate in *più* nel 1895.

Bastimenti a vela ed a vapore.

Bastimenti carichi e vuoti.

Il naviglio a vela annoverò 5,315 legni approdati e partiti di 616,469 tonnellate; ed i piroscafi furono 6,665 di 7,279,120 tonnellate nel 1895, cioè:

A vela.

Bastimenti *entrati* nel 1895	N. 2,708	Tonn. 319,144
» » nel 1894	» 2,499	» 285,731
Differenza in *più* nel 1895	N. 209	Tonn. 33,413
Bastimenti *usciti* nel 1895	N. 2,607	Tonn. 297,325
» » nel 1894	» 2,551	» 290,749
Differenza in *più* nel 1895	N. 56	Tonn. 6,576

A vapore.

Bastimenti *entrati* nel 1895	N. 3,354	Tonn. 3,646,541
» » nel 1894	» 3,170	» 3,455,106
Differenza in *più* nel 1895	N. 184	Tonn. 191,435
Bastimenti *usciti* nel 1895	N. 3,311	Tonn. 3,631,588
» » nel 1894	» 3,178	» 3,500,930
Differenza in *più* nel 1895	N. 133	Tonn. 130,658

Navigazione internazionale e di cabotaggio.

Arrivi.

Navigazione di cabotaggio.

A vela:	Nel 1895 . .	N. 2,174	Tonn. 152,045
	» 1894 . .	» 2,011	» 138,327
Differenza in *più* nel 1895		N. 163	Tonn. 13,718
A vapore:	Nel 1895 . .	N. 863	Tonn. 474,225
	» 1894 . .	» 778	» 477,615
Differenza in *più* nel 1895		N. 85	Tonn. —
» in *meno* »		» —	» 3,390

Navigazione internazionale.

A vela:	Nel 1895 . .	N. 534	Tonn. 167,099
	» 1894 . .	» 488	» 147,404
Differenza in *più* nel 1895		N. 46	Tonn. 19,695
A vapore:	Nel 1895 . .	N. 2,491	Tonn. 3,172,316
	» 1894 . .	» 2,392	» 2,977,491
Differenza in *più* nel 1895		N. 99	Tonn. 194,825

Partenze.

Navigazione di cabotaggio.

A vela:	Nel 1894 . .	N. 2,245	Tonn. 180,217
	» 1895 . .	» 2,238	» 168,630
Differenza in *meno* nel 1895		N. 7	Tonn. 11,587
A vapore:	Nel 1895 . .	N. 1,426	Tonn. 1,011,393
	» 1894 . .	» 1,368	» 1,002,020
Differenze in *più* nel 1895		N. 58	Tonn. 9,373

Navigazione internazionale.

A vela:	Nel 1895 . .	N. 369	Tonn. 128,695
	» 1894 . .	» 306	» 110,532
Differenza in *più* nel 1895		N. 63	Tonn. 18,163
A vapore:	Nel 1895 . .	N. 1,885	Tonn. 2,620,195
	» 1894 . .	» 1,810	» 2,498,910
Differenza in *più* nel 1895		N. 75	Tonn. 121,285

BASTIMENTI ENTRATI DURANTE L' ANNO 1895
DISTINTI PER BANDIERA.

Navigazione internazionale a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	420	132,306	681	849,216
Inglesi	28	6,977	957	1,278,272
Austriaci	9	3,239	230	196,163
Francesi	5	970	97	68,218
Germanici	2	2,200	138	345,460
Ellenici	35	10,524	115	124,077
Norvegesi	13	6,438	92	79,410
Danesi	9	994	17	11,444
Spagnuoli	6	781	46	49,761
Russi	1	282	—	—
Ottomani	—	—	1	799
Olandesi	—	—	90	141,442
Belgi	—	—	24	25,867
Americani	2	1,160	—	—
Svedesi	3	969	2	1,645
Montenegrini	1	259	—	—
Bulgari	—	—	1	542
Totale	534	167,099	2,491	3,172,316

Navigazione di cabotaggio a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	2,169	150,979	812	408,873
Inglesi	1	626	32	36,704
Austriaci	—	—	4	3,158
Norvegesi	—	—	1	358
Germanici	—	—	9	21,796
Ellenici	4	440	2	1,613
Spagnuoli	—	—	1	345
Danesi	—	—	1	129
Belgi	—	—	1	1,249
Totale	2,174	152,045	863	474,225

BASTIMENTI USCITI DURANTE L'ANNO 1895
DISTINTI PER BANDIERA.

Navigazione internazionale a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	287	103,805	580	753,552
Inglesi	12	4,396	746	1,067,708
Austriaci	3	878	143	131,744
Ellenici	27	6,911	93	98,564
Francesi	5	986	91	66,738
Germanici	2	2,200	92	283,743
Spagnuoli	4	497	38	44,340
Norvegesi	14	6,025	32	42,328
Olandesi	—	—	55	119,923
Ottomani	1	148	3	2,332
Belgi	—	—	6	6,188
Chileni	1	590	—	—
Svedesi	2	777	2	1,645
Russi	1	282	—	—
Danesi	9	941	4	1,390
Montenegrini	1	259	—	—
Totale	369	128,695	1,885	2,620,195

Navigazione di cabotaggio a vela ed a vapore.

Nazionalità	A vela Num.	A vela Tonn.	A vapore Num.	A vapore Tonn.
Italiani	2,218	164,647	916	510,559
Inglesi	9	1,378	232	262,939
Germanici	—	—	47	57,937
Norvegesi	2	390	48	29,874
Olandesi	—	—	31	20,034
Danesi	2	247	12	9,357
Spagnuoli	2	288	10	6,937
Ellenici	1	325	19	19,088
Francesi	1	281	2	1,065
Austriaci	3	1,074	92	76,812
Belgi	—	—	17	16,841
Totale	2,238	168,630	1,426	1,011,393

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione - Esercizio 1895-96

Signori, — L'esercizio della Rete dello scorso anno finanziario si è svolto in modo regolare, senza che siano intervenuti avvenimenti straordinari degni di attenzione.

La nostra azione è stata rivolta specialmente a sviluppare sempre più il traffico e a facilitare, per quanto era in noi, l'uscita dei prodotti dall'Isola.

Con questi intendimenti, vista la opportunità di sopprimere l'articolo 68 delle tariffe, abbiamo attuato, di accordo col Governo, una sequela di provvedimenti, che, togliendo vecchie pastoie alla applicazione delle tasse di trasporto, hanno avvantaggiato le spedizioni di vini, degli olii e quelle dei recipienti vuoti.

Alcuni provvedimenti sono in corso di approvazione per agevolare ancora più la esportazione degli agrumi; altri ne prororremo per sviluppae, mercè tariffe locali, alcuni traffici latenti nelle linee di recente apertura.

Per quanto riguarda il servizio dei viaggiatori abbiamo presentato al Governo una proposta concreta per la riforma dei biglietti di andata e ritorno, istituendo nuovi biglietti speciali, non chè biglietti circolari combinabili, che consentono di fare un itinerario a piacere economizzando sulla spesa.

Circa i lavori d'interesse patrimoniale abbiamo continuato a lamentare, anche durante lo scorso anno, la mancanza di molte opere necessarie al buon andamento dell'esercizio.

Il Governo riconoscendo questo stato di cose aveva presentato al Parlamento un disegno di legge intitolato « Lavori e provviste per le linee in esercizio » nell'intento di dare una nuova sistemazione ai fondi di riserva e alla Cassa aumenti patrimoniali, secondo i concetti studiati prima dall'onorevole Ministro Saracco ed accolti poi dall'onorevole ministro Perazzi.

Questo progetto, approvato con alcune modificazioni dalla Camera dei deputati, non è stato preso in esame dal Senato prima delle vacanze estive.

Noi ci proponevamo di intrattenervi di questo argomento nell'adunanza generale all'uopo convocata per il 29 luglio ma che non ha potuto aver luogo per difetto di numero legale. Non ne abbiamo poi rinnovata la convocazione, perchè successivamente l'attuale onorevole Ministro dei lavori pubblici è venuto nella determinazione di ritirare il progetto di legge pendente innanzi al Senato.

Qualunque sia il provvedimento definitivo che il Governo sarà per adottare, noi confidiamo che sarà tenuto giusto conto tanto della situazione giuridica creata dalle convenzioni, quanto delle imperiose esigenze di un ben regolato esercizio ferroviario.

Riguardo al personale, in correlazione col risultato del bilancio dell'anno antecedente, abbiamo fatto quanto era in noi per migliorarne le sorti. Siamo convinti che l'inchiesta ordinata dal Governo sul trattamento fatto agli impiegati in ordine ai patti della convenzione di esercizio, dimostrerà che la Società non solo ha esattamente osservati gli obblighi contrattuali, ma ha posto uno studio costante nel migliorare le condizioni degli agenti che per anzianità o buon servizio meritavano speciali riguardi. Le spese da noi fatte anche in questo ultimo esercizio per promozioni, gratificazioni, premi e sussidi, sono la prova di questa nostra affermazione.

I. — Ordinamento del servizio.

Nello esercizio di cui vi intratteniamo, hanno funzionato, come nel precedente, quattro Direzioni locali d'esercizio colla ripartizione seguente:

I. — Direzione locale di Palermo per le linee Palermo-Santa Caterina (stazione esclusa), Roccapalumba-Caldare (stazione esclusa) e Termini-Sant'Agata di Militello (stazione esclusa), in tutto chilometri 279.

II. — Direzione locale di Messina per la linea Messina-Catania (stazione esclusa) e la linea Messina-Sant'Agata di Militello (stazione inclusa) in tutto km. 191 senza tener conto del servizio dello Stretto di Messina.

III. — Direzione locale di Catania per le linee Catania-Santa Caterina, Catania-Siracusa, Siracusa-Terranova (stazione esclusa) e Valsavoja Caltagirone, in tutto km. 456.

IV. — Direzione locale di Caltanissetta per le linee Santa-Caterina (stazione esclusa), Licata-Terranova (stazione inclusa), Canicattì-Caldare, Caldare-Porto Empedocle, in tutto km. 174.

Il personale stabile e provvisorio (esclusi gli avventizi esistenti) al 30 giugno 1895 nelle Direzioni locali suddette e negli Uffici della Direzione generale in confronto degli anni antecedenti risulta dal seguente prospetto:

PERSONALE STABILE E PROVVISORIO.

Uffici, Servizi e Direzioni locali	Numero degli impiegati ed agenti al 30 giugno											
	1896 km. in es. 1100	1895 km. in es. 1100	1894 km. in es. 1036	1893 km. in es. 1003	1892 km. in es. 857	1891 km. in es. 788	1890 km. in es. 720	1889 km. in es. 706	1888 km. in es. 673	1887 km. in es. 667	1886 km. in es. 637	1885 km. in es. 599
Servizio generale	4	4	3	4	4	4	4					
Ufficio sede	6	6	7	7	7	8	8					
Segretariato	33	32	32	31	31	29	28					
Ragioneria	27	29	29	29	28	29	28					
Contenzioso	5	5	4	4	4	4	4					
Ufficio controllo	84	79	89	80	83	77	75					
Id. cassa	12	11	11	11	11	10	11					
Id. approvvigion.	23	25	29	25	26	27	23					
Id. sanitario	5	5	6	6	6	6	5					
Id. Istit. di prev.	9	9	9	10	10	10	8					
Id. lavori	38	37	37	44	48	53	56					
Id. del materiale	19	18	20	19	19	18	17					
Id. del traffico	29	28	25	23	23	23	26					
Officine	518	544	526	540	507	488	502					
Magazzini	60	60	64	75	74	70	73					
Dir. loc. di Palermo	881	870	811	807	791	786	774					
Id. di Caltanissetta	571	553	541	491	490	482	474					
Id. di Catania	1142	1139	745	755	614	575	569					
Id. di Siracusa	»	»	337	350	260	216	237					
Id. di Messina	688	672	638	533	499	521	523					
Personale in disponibilità	»	»	»	»	»	2	19					
Totali	4154	4126	3963	3844	3535	3438	3464	3595	3628	3749	3849	3941
Personale addetto al servizio dello stretto di Messina	18	6	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	4172	4132	3969	3844	3535	3438	3464	3595	3628	3749	3849	3941

Dal prospetto qui sopra riportato, risulta che al 30 giugno 1896 abbiamo avuto un aumento di 40 agenti di nomina stabile e provvisoria per sistemare meglio il servizio delle linee in correlazione collo sviluppo del traffico, in seguito dei nuovi istradamenti verificatisi coll'apertura della linea Messina-Patti-Termini e per la completa consegna delle nuove linee fatta alla Società. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Depositi di grani nel Porto di Genova.

Negli scorsi mesi è stato varie volte lamentato che le tettoie destinate al deposito dei grani nel Porto di Genova non fossero sufficienti al cresciuto movimento di questa merce, e fu espresso il timore che tale insufficienza potesse causare l'invio ad altri Porti dei grani, che ora transitano a Genova per la Svizzera. Fu anche lamentato che il Municipio, il quale possiede ampi magazzini nella Darsena, non ne avesse destinata una parte al deposito dei grani.

Ora ci risulta che l'Amministrazione Municipale ha, con lodevole zelo, studiata la importante questione ed ha iniziato le pratiche colle Amministrazioni competenti per l'impianto di elevatori meccanici, che porterebbero il grano direttamente dai bastimenti ai magazzini della Darsena, e di binari per il carico dei grani sui vagoni.

Il progetto d'impianto dei binari, a quanto ci risulta, sarebbe già completamente concordato colla Amministrazione ferroviaria, e comprenderebbe non solo gli impianti occorrenti pel movimento dei grani, ma per tutto il servizio delle merci depositate nella Darsena.

L'Amministrazione Comunale avrebbe dichiarato di essere disposta a facilitare, quanto possibile, la cosa, anche sotto il punto di vista finanziario, affine di evitare qualsiasi ritardo.

Per parte nostra non possiamo che encomiare il Municipio di Genova di questo lodevole slancio, coll'augurarci che riesca ad aver pronti i magazzini coi relativi mezzi di introduzione e di estrazione prima del venturo autunno.

><

Commissione per il regolamento delle ferrovie economiche e tramvie.

Il Ministro Prinetti nominò una Commissione composta del Sotto-Segretario ai Lavori Pubblici, on. De Martino, del Direttore generale dei ponti e strade, comm. Formichi, dell'Ispettore superiore delle Ferrovie, comm. Rossi, del Capo-Gabinetto, comm. De Nava, e dei Capi-Sezione Riveri, Zacchi, Rubini, segretari, onde preparare il Regolamento per l'applicazione della legge sulle ferrovie economiche e sulle tranvie.

><

Ferrovia elettrica a dentiera a Genova.

Con R. Decreto del 27 dicembre p. p. è stata approvata la convenzione stipulata il giorno 24 dicembre 1896 fra il Ministro dei Lavori Pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor Rinaldo Rossi, quale legale rappresentante della Società anonima genovese per le ferrovie di montagna, all'uopo costituitasi, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia elettrica a dentiera, a scartamento ridotto, fra la stazione di Genova (Piazza Principe) e l'abitato della Frazione di Granarolo.

><

Conferenza ferroviaria per un servizio di trasporti fra l'Ungheria e l'Italia.

Il 5 corrente, ad Agram, presso la Direzione del Movimento delle Ferrovie Ungheresi dello Stato, si è aperta una conferenza fra i delegati delle Amministrazioni ferroviarie italiane ed ungheresi allo scopo di gettare le basi di un accordo per un servizio di trasporti fra l'Ungheria e l'Italia in transito per l'Adriatico.

Sono intervenuti al convegno i rappresentanti della Navigazione, delle Ferrovie Ungheresi dello Stato, e delle Direzioni Generali delle Ferrovie dell'Adriatico e del Mediterraneo.

La conferenza durerà parecchi giorni, inquantochè, oltre agli accordi pel servizio ferroviario-marittimo in generale, si dovranno stabilire pure le norme principali per la contabilità ed i documenti di trasporto.

><

Ferrovia da Follonica a Massa Marittima.

Il Sindaco di Massa Marittima, in rappresentanza di quel Comune, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di massima per la costruzione di una ferrovia da Follonica (Porto) a Massa Marittima, affinchè venga sottoposto all'approvazione del Consiglio Superiore

dei Lavori Pubblici, e quindi in base al medesimo voglia accordare la concessione per la costruzione e l'esercizio di detta ferrovia. Il Comune fa istanza affinchè per la costruzione della ferrovia venga dal Governo accordato un sussidio di L. 3000 al chilometro per la durata di anni 70.

La proposta ferrovia, che dovrebbe essere costruita a sezione normale, tende a collegare Massa Marittima alla linea Pisa-Roma ed al porto di Follonica. Essa misura la lunghezza di m. 25,700 e parte dal porto di Follonica, ha una fermata alla stazione omonima sulla linea Roma-Pisa, e proseguendo per Cura Nuova, Valpiana e Schiantapetto, fa capo a Massa Marittima.

Giusta il preaccennato progetto di massima, il quale è stato studiato dall'ing. Cesare Baldi Sant'Agostino, la linea, nel suo andamento planimetrico, è formata da N. 21 rettilinei e da N. 20 curve, i primi della lunghezza di m. 15,352.65, e le seconde dello sviluppo di m. 10,347.35. Le curve hanno il raggio minimo di metri 300. La pendenza massima che si riscontra nel profilo della linea è del 21.92 per mille, limitatamente ad una lunghezza di m. 1,200.

Lungo la nuova ferrovia si dovrebbero costruire N. 2 opere d'arte maggiori, e cioè: un ponte a travata metallica della luce di m. 30 sul fiume Pecora, ed un ponte in muratura di m. 10 di apertura sul torrente Poggio Ventura; e N. 48 opere d'arte minori, cioè: N. 26 acquedotti da m. 1, N. 9 acquedotti da m. 2, N. 4 tombini da m. 1, N. 4 ponticelli da m. 3, N. 1 ponticello di m. 4, N. 4 ponti sottovia da m. 3. Per l'abitazione del personale di sorveglianza della strada è preventivata la costruzione di N. 16 case cantoniere e di N. 8 garette grandi.

La continuità delle strade che saranno attraversate dalla nuova linea verrà mantenuta mediante 16 passaggi a livello. L'armamento dovrebbe essere formato con rotaie di acciaio Bessemer, del tipo Vignole. La spesa totale preventivata per la costruzione della linea, compresa la provvista del materiale rotabile (N. 3 locomotive, N. 9 carrozze per viaggiatori, N. 3 bagagliai e N. 16 carri da merce), ammonta complessivamente a L. 2,312,130.30, ciò che corrisponde ad una spesa media chilometrica di L. 89,966.

><

Il fallimento della Società ferrovia Sant'Ellero-Saltino.

Il Tribunale civile e penale di Firenze ha emesso dichiarazione di fallimento della Società anonima della ferrovia Sant'Ellero-Saltino, ad istanza della Banca cantonale Vaudoise di Losanna, creditrice privilegiata con ipoteca sulla linea ed immobili, e pegno sulle cose mobili, per la somma di L. 650,000.

A termini di legge furono nominati dal Tribunale medesimo il giudice delegato, ed il curatore del fallimento rispettivamente nelle persone del signor avv. Scipione Beccai e cav. Domenico Canale, professore in ragioneria.

Dal signor Giudice delegato venne poi, con ordinanza del 28 dicembre p. p., autorizzato l'esercizio provvisorio della ferrovia sotto la direzione del signor cav. Giuseppe Rocchetti e l'alta vigilanza dell'ing. comm. Rognetta (già Consigliere delegato della predetta Società anonima), rappresentante della Banca Vaudoise, la quale ha messo a disposizione della Direzione le somme occorrenti.

Ci consta, a questo proposito, che il signor comm. Rognetta ha dato assicurazioni all'Ispettorato governativo di circolo in Firenze, sotto la cui giurisdizione è posta la linea Sant'Ellero-Saltino, che porrà ogni cura perchè l'esercizio della linea stessa, che non dovrà subire sospensione veruna, sia praticato nel modo più regolare.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aperte),

Il giorno 11 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno state presentate dalle Ditte invitate a concorrere alla gara per l'appalto dei lavori relativi alla costruzione di un fabbricato per uffici in stazione di Milano Porta Garibaldi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Apertura di schede).

Il giorno 29 dicembre p. p. ebbe luogo presso la Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali in Firenze l'apertura delle schede di offerta presentate dalle Ditte invitate a concorrere alle seguenti gare per fornitura di materiale mobile:

1. Fornitura di N. 4 locomotive con tenders del gruppo 180. Alla gara vennero invitate N. 3 Ditte, le quali tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Società di costruzioni meccaniche di Saronno, al prezzo di L. 1.62 per ogni chilogramma di locomotiva, e di L. 0.89 per ogni kg. di tender, reso franco su rotaia nella stazione di Seregno;

2. Fornitura di N. 6 carrozze miste di I e II classe con freno. Vennero invitate alla gara N. 4 Ditte e tutte presentarono offerta. Restò aggiudicataria provvisoria la Ditta Fratelli Diatto di Torino al prezzo di L. 34,600 per ciascuna carrozza, rese franche su rotaia nella stazione di Piacenza;

3. Fornitura di N. 48 carri coperti, di cui N. 30 con freno e 18 senza freno. Di N. 5 Ditte invitate, tutte concorsero alla gara; ed è rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Ing. Ernesto Breda e Comp. di Milano al prezzo di L. 5495 per ciascun carro con freno e di L. 5000 per ciascun carro senza freno, resi franchi su rotaia nella stazione di Milano Porta Garibaldi.

><

Consiglio Superiore delle tariffe.

In relazione alla notizia pubblicata nel precedente numero, annunciamo che il Ministro dei Lavori Pubblici ha accolto la proposta della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativa alla nomina a membro del Consiglio delle Ferrovie del signor ing. Clemente Maraini, Consigliere d'amministrazione della Società stessa, e ne ha sottoposto alla firma reale il decreto occorrente.

L'ing. Maraini rimarrà in carica pel triennio 21 dicembre 1896-21 dicembre 1899.

><

Nuovo freno automatico moderabile.

Siamo informati che la Casa « The Vacuum Brake Company Limited », per mezzo della sua rappresentanza di Vienna, ha fatto proposta all'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali di effettuare sulle linee della Rete Adriatica un esperimento, a sue spese, del freno automatico moderabile di sua proprietà.

Il freno permette una moderabilità d'azione sulle varie pendenze, condizione di non lieve importanza per le linee della Rete Adriatica così accidentate, e la possibilità di poter servire come freno semplice, vale a dire di ammettere che vetture munite di freno automatico possano senza inconvenienti attaccarsi ai veicoli muniti attualmente di freni a vuoto semplice.

Ci consta che la Direzione delle Ferrovie Meridionali

ha fatto studiare la questione dai proprii Servizi; e visto che la Rete Adriatica è in condizioni speciali, e che non potrà esimersi, per le sue condizioni topografiche che la collegano alle linee dell'Austria, dove questo freno è adottato, di dover munire delle doppie condotture i veicoli, quand'anche si volesse adottare il freno Westinghouse; e considerato che il freno proposto è di costruzione più semplice e presenta quindi minori cause di guasti, sarebbe venuta nella persuasione che convenisse di fare un esperimento serio, per quanto il freno sia già in esteso servizio sulle linee inglesi. E perchè la prova stessa sia fatta in modo da non lasciar dubbio, la prefata Direzione ha proposto al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate di applicare il sistema a 20 locomotive ed a 60 fra vetture e bagagliai, per modo da poter fare il servizio dei treni direttissimi Milano-Roma, dopo di avere per qualche giorno fatte prove con qualche treno a vuoto, cioè senza viaggiatori, su una linea a forti pendenze, per rendere pratico il personale nel maneggio del freno stesso e per giudicare della moderabilità di esso sulle varie pendenze.

><

Per l'Esposizione Internazionale a Nashville nel Tennesee.

Ci consta che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, di comune accordo, si sono dichiarate disposte ad accordare, per l'Esposizione internazionale centenaria a Nashville nel Tennesee, le stesse facilitazioni ammesse in occasione dell'Esposizione vinicola a Buenos Ayres, e cioè: per gli espositori e giurati la riduzione portata dalla concessione speciale 1ª: per le merci il ritorno gratuito, se l'andata è stata effettuata a tariffa generale, ferme le condizioni stabilite in quella occasione.

Le predette Amministrazioni ferroviarie però subordinerebbero le preaccennate facilitazioni alla condizione che eguale trattamento sia consentito dalla Società di Navigazione che effettuerà i trasporti dall'Italia all'America.

><

Biglietti speciali per le feste di Nizza Mare.

Siamo informati che la Mediterranea, d'accordo colle Ferrovie francesi Parigi-Lione-Mediterraneo, ha stabilito di rimettere in distribuzione presso determinate stazioni ed agenzie gli speciali biglietti di andata e ritorno, da tempo istituiti per consimili circostanze, in occasione dei festeggiamenti (corse di cavalli, feste carnevalesche, regate internazionali, ecc.) che avranno luogo prossimamente a Nizza Marittima.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativo ai lavori occorrenti per sistemare il servizio d'acqua nella stazione di Pontassieve, mediante l'acqua del fiume Sievè, nella linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 17,000.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere:

a) Su una domanda e su analoga proposta di non applicare la multa contrattuale in cui sarebbe incorsa la Impresa Lucotti Giulio, per ritardo da essa frapposto nel compimento dei lavori da essa assunti in appalto per la sostituzione di 6 pilastri in muratura al castello di legname del rifornitore alla stazione di Favaratta, nella linea da Canicatti a Licata;

b) Su di un atto di transazione concordato coll'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli per definire le questioni sorte in ordine alla sostituzione di traverse di ferro a quelle di ghisa in alcuni ponti della linea Firenze-Empoli-Livorno.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Sono in corso i seguenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, relativi al servizio delle tariffe:

1. Decreto col quale è approvata l'aggiunta alla tariffa locale N. 209, per cui si stabilisce che le spedizioni di tubi di ghisa, eseguite in partenza dallo stabilimento della Società degli alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni in Savona Marittima, e destinate a stazioni delle ferrovie della Società Veneta, sono ammesse a fruire, limitatamente al percorso sulle Reti Mediterranea ed Adriatica, della tariffa locale N. 209, giusta la proposta all'uopo presentata dalle due Amministrazioni ferroviarie interpellate;

2. Decreto pel quale l'attuale tariffa eccezionale N. 1005 P. V., per i trasporti di acqua dolce potabile in vagoni serbatoi ed in recipienti di tela impermeabile a vagone completo da Napoli a Foggia, oppure in partenza da Nocera Umbra ed in destinazione di Firenze, Forlì, Ravenna, e stazioni della linea del litorale adriatico da Rimini a Brindisi e Taranto e dei tronchi Brindisi-Otranto e Zollino-Gallipoli, sia, a partire dal 1° del corrente mese, sostituita dalla nuova tariffa eccezionale di pari numero, proposta dall'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali, la quale nuova tariffa riuscirà di indiscutibile vantaggio per il commercio;

3. Decreto col quale sono approvate le modificazioni all'articolo 107 delle tariffe ed agli articoli 8 e 9 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali, agli articoli 9 e 10 corrispondenti nelle tariffe locali, come pure le modificazioni ai pesi minimi tassabili di alcune tariffe speciali, il tutto in conformità della proposta presentata dall'Adriatica, a nome e per conto anche della Mediterranea e della Sicula;

4. Decreto col quale, in sostituzione della vigente tariffa locale N. 601 P. V., è applicata in via provvisoria e di esperimento, per la durata di un biennio, a partire dal 1° gennaio 1897, una nuova tariffa di pari numero, proposta dall'Adriatica, a nome e per conto anche della Mediterranea e della Sicula, allo scopo di recare vantaggio al commercio ed all'industria vetraria nazionale;

5. Decreto col quale si approva una proposta della Sicula, per aggiunte alle tariffe speciali interne N. 50 P. V. accelerata e N. 103 P. V. ordinaria della Rete Sicula. Con siffatto provvedimento si ammette il trasporto delle casse vuote che servono per il trasporto degli agrumi, con che si viene in qualche modo a soddisfare al desiderio espresso dalla Camera di Commercio di Messina, la quale ebbe a domandare che venisse ripristinato, a vantaggio del commercio agrumario, l'art. 68 delle tariffe e condizioni dei trasporti sulle Strade Ferrate della Sicilia, di recente abrogato.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo avviso favorevole:

1. Alla riduzione del 20 0[0, proposta sui prezzi normali pei trasporti di vino, mosto e botti vuote, che la Ditta Maurilio Rossi di Padova si propone di eseguire da alcune stazioni delle provincie meridionali alla sta-

zione di Roma ed altre del Veneto, dietro vincolo nella Ditta di un determinato traffico annuale;

2. Sulla proposta di proroga per un altro anno della tariffa eccezionale N. 1006, relativa ai trasporti delle ligniti nazionali;

3. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione in favore della Ditta L. Rodolfo per i suoi trasporti di ghiaia da Arona a diverse località della Rete Mediterranea;

4. Alla proposta di applicazione di prezzi ridotti, già altre volte stabiliti, pei trasporti di ardesia a vagone completo, che la Ditta De Ferrari intende effettuare da Chiavari a Santa Limbania, impegnandosi per un quantitativo minimo annuale di 1000 tonnellate;

5. Alla proroga fino a tutto dicembre 1897 dell'esperimento riguardante l'impiego dei carri della serie O pei trasporti in piccole partite di merci di lunghezza eccezionale;

6. Sulla concessione a favore della Ditta Vincenzo Vetrano, consistente nella riduzione già altra volta concessagli del 10 0[0 sul trasporto di 1000 vagoni di sommaco stinco e brecca, da eseguire in un anno, a datare dal 1° dicembre 1896, da alcune stazioni della Rete Sicula a quella di Palermo;

7. All'inclusione nella concessione testè approvata, a favore della Ditta De Angelis, anche dei trasporti di grano in partenza dalla stazione di Casalbordino;

8. Alla concessione a favore della Ditta G. Napardi e Figli di Nervi, perchè per i suoi trasporti di grano a vagone completo da Genova a Nervi, limitati finora alle spedizioni in partenza da Santa Limbania, siano estese le stesse facilitazioni anche alle spedizioni eseguite da qualunque altro degli scali di Genova;

9. Alla concessione proposta a favore dell'Unione Lombarda fra i negozianti di vino in Milano, per i suoi trasporti di vino e mosto in partenza dalle provincie meridionali, di facilitazioni di prezzi di tariffa, dietro vincolo nella Ditta di un traffico minimo annuale di 20,000 tonnellate;

10. Alla rinnovazione, alle stesse condizioni anche per il corrente anno, della speciale concessione accordata alla Ditta Parisi per i suoi trasporti di ghisa greggia da Venezia ad Udine;

11. Alla concessione a favore della Ditta Guadagno e Figli pel trasporto di almeno 50 tonnellate di olio di oliva a vagone completo da stazioni della Calabria a Napoli, Salerno, ecc.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il *Matin*, di Parigi, occupandosi della questione del Sempione, dice che la Società Parigi-Lione-Mediterraneo dovrà ridurre le tariffe favorendo il Piemonte e specialmente Torino, e che la Francia costrurrà una nuova linea Dijon-Lausanne, per avvicinare Parigi a Milano.

Ferrovia da Chiavenna a Samaden. — Il Consiglio Federale svizzero, nel suo ultimo messaggio alle Camere, propose di accordare al Comitato della ferrovia dell'Albula, rappresentato dai signori Planta e Gilly, la concessione del tronco Samaden-Maloia-Castesegna in Engadina.

Questa nuova linea sarebbe una diramazione della ferrovia dell'Albula; mettendo capo a Samaden passerebbe per San Maurizio, Silvaplana e Silt, e raggiunto il Maloia, attraverserebbe la Bregaglia per congiungersi colle ferrovie italiane a Chiavenna.

La lunghezza del suo percorso nel territorio grigione è di 52 chilometri; il costo fu preventivato in franchi 12,850,000, ossia franchi 247,000 per chilometro.

La costruzione verrà intrapresa contemporaneamente a quella dell'Albula.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 dicembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,624,913.44, con una diminuzione di lire 86,095.20 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1896 si ragguaglia a L. 68,479,849.85, presentando un aumento di L. 1,367,622.31 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1896.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio al 30 settembre 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 166,956,362, con una differenza in meno di L. 2,155,842 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,443 km., in aumento di chilometri 217, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 4,335, con una diminuzione di L. 204 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 30 settembre 1896.*

Dal 1° al 30 settembre 1896.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	11,628,109	2,018
Rete Adriatica	»	5602	10,089,460	1,801
Rete Sicula	»	1093	867,543	793
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta .	»	140	94,200	672
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	170,526	414
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	57,277	96
Ferrovie diverse . . .	»	1840	1,269,223	689
Totale generale. .	Km.	15445	24,186,985	1,566

Differenze in confronto del mese di settembre 1895.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 111	+ 10,647	— 38
Rete Adriatica	»	»	— 413,790	— 73
Rete Sicula.	»	»	+ 16,484	+ 15
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta. .	»	»	— 16,234	— 116
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 21,104	+ 51
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 3,626	— 6
Ferrovie diverse	»	+ 9	— 10,216	— 15
Totale generale . .	Km.	+ 120	— 395,631	— 41

— *Estensione della Convenzione internazionale sul contratto di trasporto ferroviario del 14 ottobre 1890, ai trasporti da e per il Regno di Danimarca ed il Principato di Monaco.* — Oltre agli Stati indicati al capo II, articolo 3° dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 1° gennaio 1893) anche il Regno di Danimarca ed il Principato di Monaco (linee esercitate dalla Paris-Lyon-Méditerranée) hanno recentemente aderito alla Convenzione di Berna.

— *Servizio diretto italo-austro-ungarico per viaggiatori e bagagli via Cormons, Pontebba e Peri, e franco italo-austriaco via Ventimiglia-Pontebba o Cormons e via Chiasso-Cormons.* — Col 1° gennaio 1897 pel servizio viaggiatori e bagagli italo-austro-ungarico via Cormons, Pontebba e Peri entrò in vigore la nuova tariffa, edizione 1° gennaio 1897, valevole anche pel servizio franco-italo-austriaco via Ventimiglia-Pontebba o Cormons e via Chiasso-Cormons. Dal giorno stesso rimane abrogata quella edizione ottobre 1894.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Per il riscatto delle ferrovie.* — Come si sa, oggi, 9 gennaio, le Società ferroviarie svizzere devono trasmettere al Consiglio federale le loro osservazioni sugli assegni ai fondi di rinnovazione da fissarsi in base della legge sulla contabilità delle ferrovie. Allo scopo di concertarsi per dare una risposta uniforme, da qualche tempo ebbero luogo delle trattative fra le diverse Amministrazioni. Queste trattative furono condotte ora a Berna ed ora ad Olten.

— *Ferrovia Nord-Est.* — Il conto dei ricavi e delle spese di impianto della ferrovia Nord-Est, per gli anni 1888-1895, presentato al Dipartimento federale delle ferrovie, stabilisce il capitale di costruzione della linea Zurigo-Zugo-Lucerna a franchi 1,325,781,531; l'utile sull'introito d'esercizio a fr. 82,926,659; l'interesse del capitale azioni a fr. 36,018,115, per modo che per gli otto anni rimane un utile netto di fr. 46,908,544. Con un capitale-azioni aventi diritto a dividendo di fr. 427,604,820 l'utile netto importa il 10.971 per cento.

Per la linea Brugg-Basilea il capitale di costruzione, tenuto conto della metà del capitale di partecipazione della ferrovia Nord-Est, per gli anni 1888-1895 è stabilito in fr. 95,060,836, gli introiti dell'esercizio in fr. 4,403,583, l'interesse del capitale-obbligazioni fr. 2,534,900, l'utile netto fr. 1,868,682, il capitale-azioni con diritto a dividendo fr. 30,760,150 e l'utile netto in 6.075 per cento.

Per la linea Koblenz-Stein il capitale di costruzione è fissato a fr. 76,493,364, tenendo calcolo della metà del capitale di partecipazione e soltanto dei 4 anni d'esercizio 1892-95, l'utile dell'introito d'esercizio fr. 305,974, l'interesse del capitale obbligazioni fr. 157,528, il ricavo netto franchi 108,445, il capitale-azioni aventi diritto a dividendo fr. 2,606,150, l'utile netto in per cento del capitale-azioni fr. 4.161. Il numero delle sezioni indipendenti è di 14.

— *Linea d'allacciamento dell'Oberland coll'Italia.* — Scrivono da Ginevra che una Società per azioni ha chiesto la concessione d'una linea ferroviaria alpestre da Lanterbrunnen a Gampel pel Breithorn. In seguito al traforo del Sempione, l'Oberland bernese si troverebbe in comunicazione diretta coll'Italia, trovandosi la stazione Gampel sulla ferrovia del Giura-Sempione.

Ferrovie Francesi. — *Nuove linee.* — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Compagnia dell'Ovest ad aprire all'esercizio, a partire dal 24 dicembre u. s. per il servizio viaggiatori e la grande velocità solamente, la sezione della linea da Dieppe all'Havre compresa fra Ifs e Rolleville. Il servizio della piccola velocità potrà funzionare quando saranno compiuti i lavori alla stazione di Ifs.

— È stato dichiarato di pubblica utilità l'impianto, nel dipartimento dell'Isère, di una ferrovia di interesse locale, a scartamento normale, da Saint-Hilaire di Brens a Jallieu.

Il dipartimento dell'Isère è autorizzato a provvedere all'esecuzione della linea di cui si tratta, come ferrovia di interesse locale, secondo le disposizioni della legge 11 giugno 1880 ed alle clausole e condizioni della convenzione formata tra la prefettura e la Società Anonima della ferrovia dell'Est di Lione.

— È pure dichiarato d'utilità pubblica l'impianto di una ferrovia a scartamento ridotto, destinata a riunire la miniera di ferro d'Amanee alla linea da Nancy a Moncel, ed un raccordamento, a scartamento normale, su questa linea, presso la stazione di Tulmont-Azincourt.

Ferrovie Inglesi. — *La velocità dei treni.* — Nel corrente anno, per alcune ferrovie inglesi, gli orari furono ancora migliorati per quanto riguarda la velocità: la velocità di Km. 96 all'ora è frequentatissima anche su tratti con tracciato in condizioni non troppo facili, e vi sono tronchi di una cinquantina di chilometri, percorsi normalmente con velocità di Km. 114 all'ora.

Ferrovia tra Alessandria d'Egitto e le Indie. — Il *Daily Chronicle* espone un curioso progetto dovuto all'ingegnere inglese C. E. D. Black, avente per scopo di costruire una ferrovia diretta tra Alessandria o Suez e le Indie. Essa passerebbe per Bassorah, traverserebbe la Persia meridionale, raggiungerebbe Kurrachée, poi Bombay. Per evitare le principali complicazioni internazionali, questa linea potrebbe avere come termine settentrionale la stazione dei pozzi di Mosè, in faccia a Suez, e seguirebbe fino ad Akaba la strada dei pellegrini, attraverso alla penisola sinaitica. Il tragitto attraverso il deserto del Hedjaz sarebbe senza dubbio il più difficile a stabilirsi, tanto per gli ostacoli materiali quanto per l'ostilità della Turchia contro ogni impresa anglo-indiana. Rimarrebbe in seguito un percorso di circa 1600 chilometri sopra il territorio persiano prima di toccare il Belmistare e la sfera degli interessi britannici.

Ferrovie Russe. — Il principe Hillkoff, ministro russo delle vie e comunicazioni, in un'intervista al Niagara Falls, New-York, disse che l'attuale politica del Governo russo in riguardo alla costruzione di ferrovie, mira ad estendere il commercio ed a fornirgli nuovi sbocchi, piuttosto che all'impianto di linee per scopi militari. Molte ferrovie sono attualmente in costruzione, oltre alla grande impresa della Transsiberiana, ed i piani concepiti per il miglioramento del sistema di ferrovie russe includono la costruzione di 2000 miglia di nuove linee.

Esse faranno sorgere molte nuove industrie, faciliteranno lo sviluppo delle miniere russe di ferro e dei pozzi di petrolio ed assicureranno pronti e facili mezzi di comunicazioni a vasti distretti agricoli.

— La *Gazzetta di Pietroburgo* intanto annunzia che, fra breve, lo Stato riscatterà la ferrovia della Vistola; che, durante il 1897, impiegherà circa 14 milioni di marchi alla costruzione della rete ferroviaria della Finlandia; e che, nel 1898, procurerà sia terminata la costruzione della strada ferrata Samarcanda-Andijan con le direzioni di Taschkent e del Nuovo Marghelan.

Ferrovie Rumene. — Il preventivo d'esercizio per il 1897 presenta:

Ammontare dei prodotti	L.	53,418,000
» delle spese	»	36,199,347
Ossia un utile netto di	L.	17,218,653

Il rapporto fra le spese e l'introito è di 67.7 0|0, e cresce man mano che la lunghezza della Rete aumenta: combinazione assai singolare.

Nel principio di quest'anno la Rete in esercizio aveva chilom. 2741.111. Durante il 1896 furono aperte all'esercizio le linee di Dorohoia-Redia, Larga-Cucuteni e Redia-Larga, d'una lunghezza di 138 chilometri.

Nel 1897 saranno aperte le linee:

Calafat-Calafat Porto	chilom.	4.500
Pitesti-Curtea d'Argesh	»	38 —
S. Ocna-Moimerti	»	51.500
Berlard-Galatz	»	53.200

e così la Rete completa alla fine del 1897 misurerà chilometri 3007.065.

— *Prodotti dell'esercizio dal 1° gennaio a fine novembre:*

	1896	1895
Viaggiatori.	15,691,602.13	14,952,887.24
Bagagli	506,794.96	427,000.66
Merci G. V.	1,301,351.80	1,069,027.91
Merci P. V.	26,334,752.32	22.404,147.04
Totale . . .	43,834,501.25	38,853,062.85

La differenza in più a favore dell'esercizio 1896 ammonta a L. 4,981,438.40.

Notizie Diverse

Lavori pubblici a Roma. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, presieduto dal comm. Valsecchi, ha approvato i progetti di appalto pel compimento del primo piano del palazzo di giustizia.

Fu pure approvato il progetto di appalto per una cancellata al palazzo del Policlinico.

— In seguito al voto della Camera, il Ministro Prinetti fece approntare gli appalti per l'ultimazione del palazzo di giustizia, per 17 milioni.

Il primo lotto si indirà in questi giorni.

Il movimento nei porti italiani nel 1895. — Abbiamo sott'occhio la statistica testè pubblicata del movimento delle merci nei porti principali del Regno, per merce imbarcata e sbarcata da o con navi di bandiera nazionale od estera nell'anno 1895 che è stato il seguente:

Genova, tonn. 4,300,000; Venezia, tonn. 1,300,000; Napoli, tonn. 890,000; Livorno, tonn. 705,000; Savona, tonn. 640,000; Palermo, tonn. 630,000; Catania, tonn. 440,000; Messina, tonn. 385,000; Cagliari, tonn. 305,000; Ancona, tonn. 251,000; Brindisi, tonn. 201,000; Bari, tonn. 145,000.

Presentano un aumento in confronto dell'annata precedente i porti di Genova, Venezia, Napoli, Livorno e Messina. Sono stazionari Bari e Catania, mentre i porti di Savona, Palermo, Cagliari, Ancona e Brindisi offrono una diminuzione quasi insignificante.

L'aumento per il porto di Genova è stato di 340,000 tonnellate circa: per il porto di Venezia di 170,000 tonnellate, e per quello di Napoli di 160,000.

La grafite impiegata come lubrificante. — Sul mercato ha fatto recentemente la sua apparizione la « grafite in fiocchi », sostanza che è stata provata praticamente su alcune locomotive percorrenti strade che nella scorsa estate furono molto polverose. Si dice che sia un eccellente lubrificante, specialmente per cuscinetti soggetti a riscaldarsi, o per macchine che lavorino all'aperto. Essa dà una bellissima superficie ai supporti, specialmente ai cilindri e alle valvole. La si adopra secca e mescolata con olio, acqua o sevo, e sembra affatto esente dallo scricchiolio.

Impianti di trasmissione di forza coll'elettricità. — Fra i grandi impianti per trasmissione di forza coll'elettricità, in America, sono degni di menzione, oltre a quello di *HP* 100,000 del Niagara della *Cataract Construction Co.*, i seguenti altri: la *Niagara Falls and Buffalo Electric Light and Power Co.* di *HP* 10,000; la *Wite River Water Power Co.* con una forza di *HP* 25,000 che può essere raddoppiata, e parecchie altre.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Gare aperte.

Rete Mediterranea (11 gennaio). — Appalto * dei lavori per costruzione d'un fabbricato per uffici in stazione di Milano Porta Garibaldi.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica (29 dicembre 1896). — Forniture diverse di materiale rotabile (Vedi *Informazioni*).

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 8 gennaio). — Colla Ditta Mersi Bartolomeo, di Cuneo, per costruzione di un manufatto sulla linea Airasca-Moretta;

Colla Ditta Fumaroli Pietro, di Roma, per costruzione di una nuova travata metallica pel sottovia della Carbonifera, alla progressiva 236.789 della linea Roma-Pisa.

II. — Opere pubbliche e provvisto occorrenti.

Appalti.

Esposizione Generale Italiana in Torino 1898 (18 gennaio, ore 12). — Appalto per la costruzione e la manutenzione degli edifizi componenti il 4° lotto, lettere P. Q. R. S. — Galleria della Guerra e Marina — Galleria del Lavoro — Galleria dell'Agricoltura — Facciata tripla verso Po — Passaggio all'attuale edifizio delle Belle Arti.

I concorrenti all'appalto potranno prendere visione dei disegni, del Capitolato generale e dei Capitolati speciali relativi al lotto 4° nell'ufficio della Direzione tecnica dell'Esposizione, situato in via Bogino, 20, piano terreno, dalle ore 15 alle ore 17 di ciascun giorno dall'8 al 16 gennaio corrente, esclusi i festivi.

Municipio di Spezia (18 gennaio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di due edifizi scolastici in due lotti: 1° lotto, in frazione di Pegazzano. Importo L. 20.116.28. Cauzione L. 2100 — 2° lotto, in frazione di Isola. Importo L. 6598.66. Cauzione L. 660. Fatali 2 febbraio, ore 10.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (30 gennaio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per l'esercizio durante due anni, a decorrere dal giorno della consegna, della colmata della contrada tra il Volturno ed i Regi Lagni e propriamente delle vasche IV e V e delle parti ancora da colmare delle vasche II e III. Importo complessivo L 222,440. Cauzione L. 12,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Spagna. — Alla Direzione generale dei Lavori Pubblici a Madrid, il giorno 1° febbraio, alle ore 13, si addiverrà all'appalto dei seguenti lavori:

1° Miglioramenti al molo del porto di Cadice, pes. 74,389.15, cauzione pes. 3700;

2° Lavori di dragaggio nel porto di S. Sebastiano, pes. 47,067.77, cauzione pes. 4300;

3° Ingrandimento della darsena di Bermeo, pes. 94,478.22, cauzione pes. 4800;

4° Costruzione di una darsena al porto di Navia, pes. 116,831.24, cauzione pes. 5500.

Bulgaria. — L'Amministrazione municipale di Sofia ha deciso di far costruire:

1° Un palazzo della Prefettura;
2° Uno stabilimento di bagni termali, con albergo e casino;
3° Dei mercati coperti come quelli di Vienna e di Parigi.

Le spese preventivate per l'insieme di questi lavori sono valutate 2,500,000 fr.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Eduardo Dubou, Torino, fusatrici a doppio, primo dipartimento, L. 3050;

Pirelli e C., Milano, fili conduttori elettrici, Taranto, L. 1600;

Officine Savigliano, ventilatori, primo dipartimento, L. 3650;

F. Gisenti, Brescia, tubi di acciaio, terzo dipartimento, L. 7879;

De Luca e Fratelli, Napoli, apparecchi per barra, secondo dipartimento, L. 1774;

Ansaldo, Sampierdarena, distillatori, primo dipartim., L. 12,000;

Società Veneta, Treviso, locomobile, Taranto, L. 9490;

Gaetano Baschini, Torino, pompa centrifuga, terzo dipartimento, L. 11,895.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Genn. 2	Genn. 9
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	500
» » Mediterranee	» 509.50	507
» » Meridionali	» 663	664.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	372
» » » (2ª »)	» 360	352
» » Secondarie Sarde	» 278	278
» » Sicule	» 605	585
Buoni Ferrovie Meridionali	» 555.50	540.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 294	292
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 320	317
» » Gottardo 4 %	» 101.50	101.40
» » Mediterranee 4 0[0	» 494.50	495
» » Meridionali	» 302	305
» » Meridionali Austriache	» 390.50	388.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 306.50	306.50
» » » 2ª emiss.	» 281.50	282
» » Pontebba	» 469	468
» » Sarde, serie *A*	» 291	291.50
» » » serie *B*	» 292	288
» » » 1879	» 292	292.50
» » Savona	» 315	317
» » Secondarie Sarde	» 434	427
» » Sicule 4 0[0 oro	» 478	470
» » Tirreno	» 470	460
» » Vittorio Emanuele	» 313	315.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Dal 2 gennaio corrente si pagano:

Cedole delle Azioni e delle Obbligazioni.

Ferrovie Mediterraneo (Azioni)	Ced. 22	L. 12.50		
» » (Obbl.)	» 13	» 10		
» Meridionali	» 53	» 12.50		
» »	» 54	» 15	(oro)	
» della Sicilia (Azioni)	» 21	» 20	»	
» » (Obbl. 4 0[0)	» 12	» 10	»	(em. 1891)
» » »	» 10	» 10	»	(em. 1892)
» » »	» 8	» 10	»	(em. 1893)
» » »	» 4	» 10	»	(em. 1895)

Ferrovie Sicule Occid. (Palermo-Marsala-Trapani)	ced. 36	L. 10	
» Id. id.	» 35	» 6.99	oro (1ª emiss.)
» Id. id.	» 34	» 6.99	» (2ª emiss.)
» Id. id.	» 2	» 10	» (4ª emiss.)
Comp. Reale Ferr. Sarde	» 47	» 6.60	
» (serie *A* e *B*)	» 48	» 5.78	
Ferrovie Second. Sarde (1ª serie)	» 17	» 10	
» (2ª »)	» 15	» 10	
» (3ª »)	» 9	» 10	
» (4ª »)	» 7	» 10	
» (5ª »)	» 5	» 10	
Ferrovia Monza-Calolzio	» 47	» 25	(acc. dividendo)
» Verona-Caprino-Garda	» 37	» 11.25	
» Mantova-Cremona	» 44	» 12.50	
» » (serie *A*)		» 15	
» » (» *B*)		» 12.50	
» d'Ivrea	» 77	» 12.50	
» Vigevano-Milano	» 56	» 4.93	
Ferrovie Nord-Milano (preferenza)	» 6	» 10	
» » (ordinarie)	» 3	» 18	
» » (ser. 1ª 6 0[0) arretrate		» 7.50	
» » (ser. 3ª 4 1[2 0[0)	» 17	» 11.25	
» » 4 0[0	» 3	» 10	
» Tunisi-Goletta	» 19	» 20	oro.

Rimborsi.

Ferrovie Meridionali	Buoni estratti L.	500 oro
Strade Ferrate del Mediterraneo	» »	500
Strade Ferrate della Sicilia 4 0[0, Emissione 1891-92-93-95	» »	500 oro
Compagnia Reale Ferrovie Sarde *A* e *B*	» »	500
» (ordinarie di preferenza)	» »	300
Ferrovie Nord-Milano (Serie 1ª)	» »	250
» » (Serie 2ª e 3ª)	» »	500
» Secondarie Sarde	» »	500
Ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani), 1ª emissione	» »	300 oro
Id. id., 2ª emissione	» »	300
Ferrovia Tunisi-Goletta	» »	1000 oro
Società Romana Tramways-Omnibus	» »	500

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 31 Dicembre 1896.* — *18ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4418	4407	+ 11	1291	1298	— 7
Media	4417	4407	+ 10	1291	1281	+ 10
Viaggiatori	1,219,622 60	1,287,247 96	— 67,625 36	80,753 34	85,544 47	— 4,791 13
Bagagli e cani	57,641 89	59,519 10	— 1,877 21	2,539 66	2,254 26	+ 285 40
Merci a G.V. e P.V. acc.	432,532 11	431,924 71	+ 607 40	17,740 75	20,775 50	— 3,034 75
Merci a P. V.	1,733,900 62	1,753,272 05	— 19,371 43	80,182 47	70,470 59	+ 9,711 88
TOTALE	3,443,697 22	3,531,963 82	— 88,266 60	181,216 22	179,044 82	+ 2,171 40
Prodotti *dal 1º Luglio al 31 Dicembre 1896.*						
Viaggiatori	25,233,178 36	25,428,765 09	— 195,591 73	1,628,717 02	1,620,534 52	+ 8,182 50
Bagagli e cani	1,232,802 68	1,180,527 50	+ 52,275 18	47,934 36	47,215 54	+ 718 82
Merci a G.V. e P.V. acc.	6,508,309 72	6,240,765 90	+ 267,543 82	285,001 58	283,024 31	+ 1,977 27
Merci a P. V.	32,190,465 89	31,019,842 24	+1,170,623 65	1,353,445 24	1,291,552 44	+ 61,892 80
TOTALE	65,164,751 65	63,869,900 73	+1,294,850 92	3,315,098 20	3,242,326 81	+ 72,771 39
Prodotto per chilometro.						
della decade	779 47	801 44	— 21 97	140 37	137 94	+ 2 43
riassuntivo	14,753 17	14,492 83	+ 260 34	2,567 85	2,655 47	— 87 62

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI NOVEMBRE 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	12,288.85	27,800.55	22,198.80	28,185.56	2,818.65	1,495.85	823.55	10,499.10	—
Piccola Velocità.	349.95	11,414.55	14,429.05	28,093.20	442.25	18.15	132.25	4,453.05	2,404.45
TOTALI	12,638.80	39,215.10	36,627.85	56,278.76	3,260.90	1,514.00	955.80	14,952.15	2,404.45

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 65	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Bonl.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	8 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Par.	8 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	8 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	8 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. [illegible]

ANNO XXX. Sabato, 16 Gennaio 1897 NUM. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'INCHIESTA SULLE SPESE DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

Fin dal numero 50 dell'anno scorso noi abbiamo accennato sommariamente all'inchiesta promossa dal Ministero Saracco, il 2 maggio 1894, circa le spese per le ferrovie complementari, le cui previsioni sono state quasi sempre superate enormemente.

Oggi intraprendiamo la pubblicazione della Relazione della Commissione d'inchiesta che precede il diffuso volume presentato al Ministero nel settembre decorso. Non ci addentreremo nelle considerazioni che la Commissione fa partitamente per ogni singola linea esaminata, limitandoci alla parte riassuntiva in cui sono tracciati sommariamente i risultati delle indagini fatte, e che è sufficiente al lettore per formarsi un concetto della questione tanto discussa.

In pari tempo, facciamo le nostre riserve sopra qualche apprezzamento del Relatore, che ci pare meno giustificato, e che avremo occasione di confutare in seguito.

RELAZIONE.

Con lettera del 2 maggio p. p., n. 1022, S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici nominò la Commissione sottoscritta dandole l'incarico di ricercare come nella costruzione di molte linee ferroviarie sia avvenuto che gl'impegni contratti dall'Amministrazione dei lavori pubblici sieno risultati superiori ai crediti aperti dalle leggi che ordinavano le costruzioni medesime.

Queste ricerche, in seguito ad ordinamenti impartiti da S. E. il Ministro, ebbero per oggetto le seguenti linee:

1. Novara-Pino;
2. Parma-Spezia ;
3. Faenza-Firenze ;
4. Gozzano-Domodossola ;
5. Succursale dei Giovi ;
6. Sondrio-Colico-Chiavenna ;
7. Avezzano-Roccasecca ;
8. Benevento-Avellino ;
9. Lecco-Como.

Per l'attuazione del richiesto studio ogni Commissario fu per turno incaricato dell'esame dei documenti riguardanti i tronchi di ogni linea, e dopo avere riassunti i più importanti dati in brevi Relazioni, sottopose alla Commissione le sue conclusioni che, previa discussione, e con quelle modificazioni ritenute talvolta opportune, vennero definitivamente approvate.

Qui cade in acconcio di notare come nelle sue conclusioni la Commissione si sia sempre tenuta in un campo serenamente oggettivo, limitandosi allo studio dei fatti e delle cause che li produssero, lasciando all'Amministrazione la cura di rilevare quelle responsabilità personali che potessero eventualmente connettersi coi fatti medesimi.

Considerazioni generali. — La costruzione delle dette nuove linee venne stabilita con la legge 22 luglio 1879, n. 5002, ed il ministro d'allora (Baccarini) con suo decreto del 25 agosto di detto anno, nominò una Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione ed esercizio delle nuove ferrovie.

Quella Commissione pose termine alla sua Relazione generale del 28 novembre 1879 (relatore Ferrucci) insistendo sulla *necessità di far precedere studii lunghi, coscienziosi, accuratissimi del terreno alla esecuzione delle nuove ferrovie*, senza di che ne sarebbe risultato *uno spreco enorme di tempo e di denaro.*

In fatto però si tenne ben poco conto di così utili ed assennati consigli, e con una Circolare ministeriale del 5 novembre 1879, inviata ai Direttori degli uffici tecnici governativi, si facevano vive premure per la sollecita esecuzione degli studii, volendosi intraprendere la costruzione di molte linee nella vicina stagione invernale, ossia pochi mesi dopo la promulgazione della citata legge. Ma anche per le ferrovie non cominciate nel 1880 si seguì la stessa linea di condotta basata sul desiderio, ripetutamente espresso, di dare esecuzione alla legge del 29 luglio 1879 nel più sollecito modo che fosse possibile, fu quindi anzitutto necessario di creare un gran numero di uffici di direzioni locali, senza avere sempre ufficiali atti a bene dirigerli e personale da applicarsi dotato della esperienza e della capacità richieste per la buona riuscita del lavoro che gli veniva affidato. E che l'ansia della sollecitudine abbia fatto sentire la sua grave influenza anche sulle linee prese in esame dalla Commis-

sione, è dimostrato dall'allegato n. 1, nel quale sono indicati per ogni linea i dati più importanti relativi ad ogni singolo tronco, e la cui colonna 5 dà a divedere come le date dei contratti per i corpi stradali siano comprese, pei tre quinti dei 55 tronchi esaminati, in uno spazio di circa due anni, fra il 1881 ed il 1883.

Ora è chiaro che tanti progetti, allestiti in un periodo di tempo brevissimo da un personale spesso disadatto, dovevano all'atto pratico riuscire quasi come se fossero stati progetti di massima. Così avvenne che poco dopo consegnati i lavori alle Imprese appaltanti, si dovè il più delle volte riconoscere la necessità di adottare varianti per vincere difficoltà prima non avvertite, di ricorrere a cave più lontane e più difficili di quelle indicate nei progetti d'appalto per potersi procurare i materiali occorrenti per le opere d'arte, di modificare i prezzi del capitolato perchè troppo inferiori al vero, di stabilire nuovi prezzi per categorie di lavori non previsti in contratto o, in altri termini, d'introdurre in questo tali e tante modificazioni da porre l'Amministrazione in balìa delle Imprese, le quali pur troppo approfittarono largamente delle favorevoli condizioni in cui si trovarono poste.

E' bensì vero che i progetti compilati dalle Direzioni locali furono tutti approvati, e talvolta con lode, dal Consiglio superiore dei LL. PP., il quale dovè pur sempre riconoscere la necessità delle varianti proposte per l'attuazione dei detti progetti, deplorando poi in qualche caso come gli studii di questi fossero stati errati. E siccome la Commissione non può elevare il benchè minimo dubbio sulla grande competenza di quell'alto consesso, in cui si accolgono i funzionari tecnici più eminenti del Regno, così essa fu portata a supporre che il Consiglio stesso non abbia tutti i mezzi per poter procedere ad un completo giudizio dei progetti sottoposti alla sua approvazione.

Un altro fatto che si rileva dall'esame della tabella dell'allegato n. 1 consiste nei ribassi d'asta quasi sempre considerevoli e spesso eccessivi, non potendosi non giudicare come tali quelli che oltrepassarono il 25 per cento e raggiunsero talvolta il 40 ed anche il 43.50 per cento sul prezzo d'appalto. Ribassi così enormi debbono necessariamente essere fondati da parte della stazione appaltante o sulla certezza di trovarsi di fronte ad un progetto male studiato o sull'intenzione di rifarsi largamente, a mezzo di contestazioni e liti, delle diminuzioni offerte sui conti preventivati. In un caso come nell'altro simili ribassi riescono perniciosissimi all'Amministrazione; ciò che pure fu riconosciuto dal Consiglio superiore, il quale nella sua seduta 28 dicembre 1889, numero 2982, trattando del tronco Fosso Canecchi-Ronta della ferrovia Faenza-Firenze, espone il parere « che gli eccessivi » ribassi che si offrono alle aste non possono avere per con» seguenza che delle controversie con gli appaltatori, od una » esecuzione di lavori poco rassicurante, sicchè sarebbe rac» comandabile di vedere se non si possa fissare nella scheda » ministeriale per l'asta e il minimo ed il massimo ribasso » da ammettersi, determinato il secondo con ragionevole mo» derazione ». A questo voto la Commissione dichiara di associarsi pienamente.

L'esame dell'allegato n. 1 dimostra pure un terzo importante fatto, che alla Commissione preme di porre bene in rilievo. Per la costruzione dell'ottavo tronco (Ronta-Borgo S. Lorenzo) della linea Faenza-Firenze si ebbe l'eccellente idea di dividere quel tronco in cinque piccoli lotti dell'importo complessivo di lire 4,053,000. Ebbene, i lavori compresi in questi lotti furono eseguiti in modo molto soddisfacente, e non costarono all'Amministrazione che L. 2,552,209. E' vero che per quattro lotti le operazioni di liquidazione non furono ancora portati a compimento, ma i risultati definitivi non potranno guari alterare quelli già avuti, dai quali si ha che l'importo complessivo dei cinque lotti rimase limitato, come s'è visto, ai cinque ottavi del preventivo d'appalto.

Un esperimento così bene riuscito dovrebbe eccitare l'Amministrazione dei LL. PP. a non ricorrere per l'avvenire ad appalti che importino somme molto rilevanti. Ormai è noto che le imprese assuntrici di simili appalti ben poco si curano dell'esecuzione dei lavori, i quali sono per lo più suddivisi e ceduti a piccoli cottimisti, mentre quelle impiegano il loro tempo a sollevare questioni ed a porre innanzi pretese sempre crescenti allo scopo, pur troppo facilmente raggiunto, di accumulare senza fatica somme enormi di denaro.

Quando invece si tratta di piccoli lotti, questi sono ordinariamente appaltati da chi ha realmente intenzione di fare da sè, contentandosi di quell'onesto guadagno cui si ha diritto, quando s'impiegano rettamente il proprio ingegno e le proprie economie nell'esecuzione di un dato lavoro.

La Commissione ha dovuto inoltre riconoscere altre cause che ebbero grande influenza nell'aumentare il costo delle 9 linee ferroviarie prese in esame. Citeremo anzitutto la mancanza di studii geologici, della cui somma utilità non havvi ormai alcuno che possa dubitare. Eppure questi studii, o furono completamente omessi, o, se in qualche raro caso vennero richiesti, non si tenne conto dei risultati cui giunsero coloro che ne erano stati incaricati. E' vero che gli ingegneri ferroviari possono sempre riuscire a vincere difficoltà dipendenti dalla cattiva natura dei terreni da attraversare, ma ciò non può ottenersi che con grandi dispendi, mentre talora sarebbe bastato di spostare alquanto certi tratti di una data linea per evitare quelle difficoltà e le spese che ne derivarono.

Anche gli assaggi dei terreni vennero affatto trascurati, incontrando poi all'atto pratico delle *sorprese* che devono il più delle volte considerarsi come sorgenti di grossi lucri per gli appaltatori e conseguentemente di gravi pesi per il pubblico Erario.

La Commissione ha infine ravvisato un'altra causa presso che generale degli aumenti dei costi delle dette linee ferroviarie nella grande facilità con cui l'Amministrazione ha con molta frequenza accondisceso alle pretese quasi sempre eccessive degli appaltatori, motivando quella facilità sul timore di adire i tribunali.

Veramente questi timori sembrano alquanto esagerati, mentre è da ritenere che le Imprese difficilmente avrebbero in molti casi potuto ottenere per le vie giudiziarie compensi maggiori di quelli che conseguirono o per via degli atti di sottomissione, o col sistema delle transazioni proposte dai collaudatori.

Premesse queste considerazioni generali, si passeranno brevemente in rassegna le singole linee studiate, ponendo in rilievo quei fatti che insieme a quelli già accennati debbono inscriversi fra le cause dei maggiori impegni contratti dalla Amministrazione dei lavori pubblici nella costruzione delle linee medesime, avvertendo che il riassunto di tali cause è dato dall'allegato n. 2 e che per più ampie notizie conviene ricorrere alle Relazioni parziali compilate per ogni singolo tronco.

Linea Novara-Pino. — Questa linea della lunghezza di 65,512 metri venne suddivisa in 11 tronchi, i quali furono messi all'asta per la somma complessiva di lire 23,920,255 e costarono effettivamente lire 33,693,244 con una maggiore spesa sul preventivo d'appalto di lire 9,772,989, pari a circa il 40 per cento. Le principali cause di queste maggiori spese risiedono nell'insufficienza degli studi dei progetti d'appalto e nella mancanza di opportuni assaggi del terreno. In linea secondaria devesi far cenno della fretta con cui si dovè compiere la galleria a foro cieco di Laveno, della lunghezza di 2935 metri, situata nel 6° tronco Laveno-Caldè e portata a compimento nel breve spazio di 15 mesi, ciò che corrisponde ad un avanzamento medio mensile di quasi 100 metri per ognuno dei 2 attacchi. Tale fretta fu la principale causa del maggior dispendio incontrato nella costruzione di quest'opera. Si crede poi opportuno di notare che, a proposito del 10° tronco, Maccagno-Vallegrande, e di una transazione in blocco proposta dal collaudatore, il Consiglio di Stato, nel suo voto 20 agosto 1884, ebbe a censurare « il sistema di » transigere in blocco all'atto del collaudo, come quello che » snatura il collaudo, attribuisce ai collaudatori un man» dato che non è loro da alcuna legge consentito, e impegna

» l'Amministrazione ad indennizzi che possono non essere » fondati » (1).

A questo giudizio emesso dal Consiglio di Stato la Commissione dichiara di far piena adesione.

Linea Parma-Spezia. — Questa linea della lunghezza di 111,273 metri fu appaltata per l'importo complessivo di lire 66,188,858 ed ha costato sino ad ora lire 111,167,452 con un'eccedenza di spesa sulla somma preventivata di lire 44,978,594 pari a circa il 68 per cento.

Siccome poi dei 13 tronchi, nei quali la linea fu divisa, 7 soli ebbero i conti definitivamente chiusi, mentre per gli altri 6 le operazioni di liquidazione sono tuttora in corso, così non vi ha dubbio che il detto maggior costo di quasi 45 milioni dovrà subire un qualche aumento.

Devesi poi notare che per tre tronchi (il 1°, 4° e 5°) si ebbe una spesa minore di quella preventivata per l'ammontare di lire 8,513,928, quindi il maggior dispendio effettivamente verificatosi per gli altri 10 tronchi fu di L. 53,492,522. Di questi 53 milioni e mezzo più di 34 si riferiscono al sesto tronco Borgotaro-Guinadi, il quale comprende l'opera più importante della linea, ossia la galleria del Borgallo per il valico dell'Appennino.

Occorre quindi prendere in particolare considerazione le cause delle maggiori spese incontrate per la costruzione di questo tronco, rinviando per la storia dei lavori alla Relazione speciale stata letta nella seduta del 7 maggio p. p.

La prima delle dette cause risiede nell'aver adottato per la galleria del Borgallo la sagoma a doppio binario, richiesta nel 1882 dal Ministero della Guerra per assicurare una sufficiente ventilazione del cavo sotterraneo, ma non consentita dal Ministero dei Lavori Pubblici, il quale era allora riuscito a disinteressare pienamente al riguardo quello della Guerra, dimostrando che per la detta ventilazione bastavano i 4 pozzi stabiliti nel capitolato d'appalto.

Rinnovata due anni dopo la medesima domanda da quest'ultimo Ministero, quello dei Lavori Pubblici, senza plausibile ragione, l'accolse favorevolmente, dopo che all'imbocco sud si erano già fatti 1500 metri di galleria ad un solo binario, andando così incontro per questo solo fatto ad una maggiore spesa che fu allora preventivata in circa 10 milioni e ad una notevole modificazione delle condizioni contrattuali, con grande vantaggio dell'Impresa e con danno dell'Erario.

La seconda causa delle maggiori spese deve attribuirsi al non aver dato effetto alle proposte di una Commissione geologica, la quale aveva dimostrato che per mantenere la galleria in quella ottima formazione arenacea, in cui essa rimase per oltre 3 chilometri e mezzo a partire dall'imbocco sud, occorreva adottare la variante di Boceto.

Questa variante, da tutti coloro che la esaminarono, fu riconosciuta come la migliore non solo per la buona qualità del terreno, ma anche pel traffico. Ciò malgrado si decise di attuare le proposte avanzate dalla Società Mediterranea, le quali ebbero per risultato di dover attraversare per una lunghezza di chilometri 4 dei terreni argillosi di pessima qualità, dove le condizioni del lavoro divennero così difficili da cagionare gravissimi dispendi.

La terza causa deve riconoscersi nei nuovi patti troppo favorevoli all'Impresa, stipulati con l'atto di sottomissione 15 giugno 1886, per effetto del quale si prevedeva una spesa di lire 27,500,000, con un aumento di quasi 16 milioni sulla somma già stata autorizzata.

Un'altra causa di aumenti di spese deve ascriversi al difetto assoluto di vigilanza da parte dell'Amministrazione governativa, verificatosi dal 1888 al 1891, mentre la direzione dei lavori era affidata alla Società della Mediterranea. In quel periodo di tempo, secondo la Relazione di una Commissione di Ispettori governativi mandata sul luogo nel 1891, pare che i lavori fossero assai malamente condotti, ciò che diede luogo a rigonfiamenti e rotture ed a conseguenti costose demolizioni e ricostruzioni (2).

(1) V. Appendice: Doc. 1* (*N. del M.*).

(2) Su questo e sopra altri avventati apprezzamenti del Relatore ci riserviamo di fare le debite nostre osservazioni. (*N. della Red.*).

Per queste ragioni e per altre di minor conto, che per brevità si omettono, il tronco Borgotaro-Guinadi fu causa di una spesa che sino ad ora è più che quadrupla di quella preventivata, e le operazioni di liquidazione sono sempre pendenti!

Quanto alle maggiori spese verificatesi nella costruzione degli altri nove tronchi, queste furono originate principalmente da insufficenza di studi dei progetti di appalto, ed in linea secondaria da quelle altre cause che trovansi inscritte nel citato allegato 2.

Qui torna opportuno di soggiungere come sul tronco Pontremoli-Filattiera siasi avuta una prova evidente della troppa facilità con cui l'Amministrazione suole talvolta accondiscendere alle pretese delle Imprese. Infatti per questo tronco essa accolse un compromesso in base al quale si accordava all'Impresa un compenso di lire 1,102,745, che essendo stato respinto in seguito a parere contrario del Consiglio di Stato, espresso nella seduta del 25 gennaio 1889, venne poi ridotto, all'atto del collaudo, alla somma di lire 680,000.

Linea Faenza-Firenze. — La linea Faenza-Firenze, della lunghezza di m. 98,704, fu posta all'appalto per la somma di L. 50,767,212 e costò fino ad ora L. 65,261,302, con una maggiore spesa di L. 14,494,090, pari a circa il 28 per cento.

I tronchi in cui è divisa questa linea sono in numero di 11, e, fra questi, sei poterono essere costruiti con una spesa di L. 8,088,592 inferiore a quella preventivata. Quindi il maggior costo degli altri 5 tronchi fu di L. 22,582,682, e questa somma risulterà certamente maggiore dopo che saranno state compiute le liquidazioni tuttora in corso pei tronchi 3, 4, 7 ed 8.

Della detta maggiore spesa di L. 22,582,682, L. 15,877,539 sono attribuibili all'11° tronco Vaglia-Firenze, il quale comprende la galleria di Pratolino, per l'attraversamento del contrafforte che separa la valle dell'Arno da quella della Sieve. Questo tronco rappresenta quindi il punto nero della intera linea e fa d'uopo fermarvisi alquanto per riconoscere le cause da cui ebbe origine una così gravosa differenza in più sul preventivo d'appalto.

La galleria di Pratolino, della lunghezza di 3 chilometri e mezzo avrebbe dovuto, secondo le previsioni, trovarsi per intero in roccia di ottima qualità (strati alternati di alberese e galestro); invece a 290 metri dall'imboccatura essa cadde in una specie di lente di argille scagliose, nella quale dovè rimanere per circa m. 1500. Ora, se appena avvenuto tale cambiamento, si fosse sostituito al tipo primitivo di rivestimento un altro tipo sufficientemente resistente, è da ritenere che la tratta tra le argille avrebbe potuto costruirsi senza troppo grave dispendio. Ma così non fu: si ebbero quindi rigonfiamenti e rotture che resero necessarie numerose demolizioni e ricostruzioni, le quali diedero campo all'Impresa di avanzare pretese di larghi compensi che le furono troppo facilmente accordati.

Qui devesi osservare che una parte di queste demolizioni e delle conseguenti ricostruzioni avrebbe potuto essere risparmiata, se fosse stato compilato un verbale di una visita fatta nel giugno del 1889 alla galleria in argomento da una Commissione inviatavi dal Ministero dei Lavori Pubblici e non si fosse attribuito ad uno dei membri di quella Commissione un'opinione diversa da quella che aveva manifestata; su di che si ritiene opportuno richiamare in modo speciale l'attenzione di S. E. il Ministro (Veggasi per maggiori dettagli la Relazione speciale letta nella seduta del 20 giugno p. p.).

Un altro fatto che pure sembra meritare di essere preso in particolare considerazione da S. E. il Ministro, consiste nell'insufficiente controllo che per parte dell'Amministrazione centrale si esercita sulle situazioni mensili trasmessele dalle Direzioni locali. Infatti, per questo tronco è accaduto che avendo la Direzione locale concordato con l'Impresa, a mezzo del verbale 15 febbraio 1887, nuovi e gravosi pezzi unitari senza averne ottenuta la superiore autorizzazione, l'Amministrazione centrale ammise a pagamento le somme derivanti dall'applicazione alle situazioni mensili dei detti nuovi prezzi

e non s'accorse di questi cambiamenti se non quando, sei mesi dopo, ne ricevè notizia dalla Direzione medesima.

Queste, insieme ad altre che per brevità si ommettono, furono le cause dell'enorme spesa incontrata per la costruzione di quei 1300 metri di galleria che stanno fra le argille scagliose, spesa che risultò non minore di 8400 lire al metro lineare, mentre, ad esempio, il costo della grande galleria del Gottardo non fu che di circa 4000 lire al metro.

(*Continua*).

LE CASSE PATRIMONIALI FERROVIARIE

Il Senato ha approvato, nella seduta del 9 corr., il progetto di Legge « Provvedimenti per le Casse patrimoniali delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula » già votato dalla Camera dei Deputati, nella seduta del 19 dicembre u. s. e pubblicato nel n. 50 del 12 dicembre 1896 del *Monitore*.

Pubblichiamo un sunto dei discorsi più importanti che emersero durante la discussione, trattandosi di un progetto di Legge di tanta importanza che è stato argomento di studi da parte di tutti i Ministri dei Lavori Pubblici succedutisi in questi ultimi tempi:

Gadda, dell'Ufficio centrale. La relazione Finali comincia col dire:

« Il progetto di legge, che ci sta dinanzi, tiene il luogo di altro più comprensivo e nei suoi effetti di più lunga durata; il quale non fu creduto opportuno nella scorsa estate portare a discussione e a deliberazione, e che poi è stato dal Governo ritirato ».

Ora l'oratore dichiara che a proposito di quell'antico progetto di legge, egli pensava che lo si dovesse discutere subito per ragioni d'urgenza. Ma fu minoranza. Fu adunque solo la maggioranza dell'Ufficio centrale che non credette opportuno discutere quel progetto.

Saracco. Voterà, ma non con grande entusiasmo, questo progetto, sebbene pensi che quello anteriore fosse incomparabilmente migliore dell'attuale. Ma, ripete, voterà il progetto.

Nel desiderio di portare un po' di luce in quest'ardua materia, dovrà fare alcune dichiarazioni d'indole pratica.

La differenza tra i due progetti sta in ciò: il primo aveva in sè qualcosa di organico, semplificando i servizi e instaurando un *modus vivendi* fra Stato e Società per un novennio.

Nulla di tutto ciò nel progetto attuale, che però, a primo aspetto, ha un pregio fosforescente, risparmiando cinque milioni sul precedente.

Esamina le cifre contenute nell'allegato alla relazione ministeriale alla Camera e non le crede esatte.

Rileva che il debito sale ora a 19 milioni, e si domanda se, esaurendo nel 1896-97 i fondi disponibili, non si raggiungerà un *deficit* di 25 milioni.

In questo caso esprime il dubbio che la cifra di un milione e mezzo possa essere dimostrata dai fatti sufficiente.

Solleva eccezioni circa l'impiego dei residui ed afferma che non si tratta di veri e propri residui, ma di nuovi debiti che si contraggono.

Il progetto scopre degli altari per coprirne altri e l'oratore indica quali saranno gli altari scoperti.

Per talune speranze d'introiti maggiori sulle quali si fonda il progetto, esprime dei dubbi che reputa fondati.

Così, per esempio, metà di taluni maggiori introiti è dovuta a trasporti militari, frutto della maledetta spedizione d'Africa.

Sulle 400,000 lire, contributo delle Società, crede che troppo poco si sia chiesto alle Società, di fronte almeno ai precedenti.

L'art. 1 del progetto abbandona un'arma di cui potevamo valerci utilmente in vista di nuove convenzioni.

Tutte le considerazioni precedenti servono a farsi un criterio sul vero stato del nostro servizio ferroviario.

Crede che anche il ministro sarà lieto delle osservazioni fatte, poichè non è tacendo che si rimedia.

Dimostra che il suo progetto importava spese tutt'altro che enormi di fronte alle spese grandiose degli altri paesi: era il principio di un adempimento scrupoloso dei grandi doveri verso l'economia nazionale.

Voterà tuttavia il progetto non solo perchè è urgente, ma anche perchè non vuole, neppur con giudizi indiscreti, crear ostacoli a quella via gloriosa, ma scabrosa che deve portare al paese quei vantaggi che furono enunciati dagli onorevoli Prinetti e Luzzatti quando nel 1894 combatterono quei provvedimenti finanziari, i quali, per lo meno, non sono estranei al pareggio annunziato dal Gabinetto attuale.

Preferisce aspettare che i fatti confermino le previsioni del Governo, e rendano possibile l'adempimento delle speranze date al paese.

Nel desiderio di non riprendere la parola sugli articoli, si arresta un istante sulla parte seguente dell'art. 2:

« Colle anzidette somme, cogli avanzi dei fondi assegnati alle Casse patrimoniali cogli articoli 2 e 3 della legge 22 luglio 1894, n. 347, o che risultino altrimenti disponibili, e coi proventi devoluti alle Casse medesime, in base ai contratti ed ai capitolati di esercizio, tanto in conto capitale, quanto in conto interessi, a partire dal 1° luglio 1896, verrà provveduto:

a) Alla esecuzione di lavori e provviste urgenti richiesti da constatato aumento del traffico, od altrimenti imposti alla Cassa patrimoniale dai vigenti contratti e capitolati di esercizio ».

Crede il Governo di essere autorizzato a provvedere anche al materiale rotabile?

Non vuole, non chiede una risposta; ma se fosse negativa, tanto varrebbe dire schiettamente al paese: « Badate, le cose restano come prima ».

La questione del materiale rotabile è grave e *vexata*; certo è che le lagnanze sono numerose, i ministri promettono, le Società promettono; ma poi le cose rimangono tali e quali.

Bisogna venire oggimai a una soluzione, e il ministro Prinetti, giovane, forte, energico deve provvedere.

Si augura che il ministro farà giustizia alle sue temperate parole e gioverà al buon andamento del servizio ferroviario. (Benissimo).

Prinetti, ministro dei Lavori Pubblici. Chiede alla indulgenza del Senato di poter rispondere subito al discorso dell'onorevole senatore Saracco, cosa forse più breve, essendo sotto la impressione delle cose da lui dette.

Premette una dichiarazione che la differenza in alcune cifre rilevata dal senatore Saracco, dipende da un semplice errore di stampa, nella relazione della Camera dei deputati.

Non profferì mai giudizi severi contro il progetto Saracco: lo ritirò.

Saracco. E la relazione ministeriale al Senato!

Prinetti, ministro dei Lavori Pubblici. La relazione parla di un fatto, non del progetto.

Rettifica alcuni apprezzamenti del senatore Saracco sullo stato dei fondi di riserva e giustifica per questa parte le disposizioni del progetto.

Crede che se il senatore Saracco avesse dovuto oggi preparare il suo progetto, si sarebbe accostato di più ai concetti dell'attuale progetto ministeriale, perchè i fatti, costituenti il presupposto di quel progetto, si sono modificati; perchè notizie mancanti, si sono ottenute: tali quelle relative ai magazzini delle Casse patrimoniali.

Non crede che la metà dei maggiori introiti sia attribuibile ai trasporti militari: se così fosse il maggiore introito non persisterebbe. Bisogna di più tener conto della vendita del materiale usato. Si ha insomma una serie di presunzioni lecite, fondate, che sono base ragionevolo delle proposte consacrate nel progetto.

L'oratore riesaminò senza preconcetto la questione e ritirò il progetto Saracco, perchè trovò condizioni e fatti

nuovi; ve ne sostituì un altro più modesto; ma che provvede con 20 milioni ai bisogni più urgenti per un biennio e dà tempo per orientarsi, in vista d'una soluzione definitiva.

Tratta poi brevemente della economia del progetto. Non crede che l'art. 1 faccia alle Società quel gran regalo che dice l'onorevole Saracco: quell'articolo è unicamente una semplificazione contabile.

Se si appagò del solo versamento del 10 per cento a fondo perduto, ciò è perchè il versamento è proporzionale alla durata rimanente delle convenzioni. Dimostra come il contratto *à forfait* riesca utile allo Stato.

Non crede adunque di meritare l'accusa di essere una specie di befana verso le Società.

Sta trattando continuamente con esse; ma naturalmente nulla può dire sul nuovo contratto: esprime però il convincimento, antico in lui e testè confermato, che cioè si spende enormemente troppo pel personale mentre il personale si lagna, le Società si dolgono e il pubblico è malcontento. (Benissimo. Vive approvazioni).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

I trasporti di grani da Genova per la Svizzera.

Il *Corriere Mercantile* di Genova, del 14 corrente, scrive che i negozianti di grano di quella città hanno fatto denuncia legale per la sospensione dell'accettazione delle loro merci destinate alla stazione di Brunnen in Svizzera. Dalle informazioni che abbiamo assunto ci è constato che l'Amministrazione della Mediterranea ha dovuto ordinare tale sospensione in seguito alla partecipazione fattale dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo che, i magazzini di Brunnen essendo totalmente ingombri di grani, era impossibile di riceverne altri in deposito, e diffidava anzi che avrebbe rifiutati al transito di Luino i carri che, dopo la data diffida, fossero colà giunti in destinazione di Brunnen.

È naturale che dopo ciò l'Amministrazione della Mediterranea dovesse a sua volta rifiutarsi di accettare a Genova trasporti che sarebbero poi rimasti fermi alla stazione di confine. Ond'è che troviamo perfettamente logico che, se premure possono farsi per far cessare un tale stato di cose, non è alla Mediterranea, ma alla « Gotthardbahn » che devono essere dirette.

><

Ferrovia Bologna-Verona.
(*Costruzione del tronco Poggio Rusco-San Felice*).

Annunciamo che il 1° aprile p. v. presso il Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate e presso la R. Prefettura di Modena, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Poggio-Rusco-San Felice della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra le progressive di metri 7790 e 24278.25, della lunghezza di metri 16488.25, escluse le espropriazioni occorrenti alla sede stabile della ferrovia e sue dipendenze, la provvista del materiale metallico di armamento e dei deviatoi, ed ogni provvista e posa in opera pel telegrafo e pei meccanismi fissi, il mobilio delle stazioni, tutti gli attrezzi ed il materiale di primo impianto per la manutenzione e l'esercizio della linea, per la presunta somma di L. 1,297,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici, e di quello speciale in data 12 ottobre 1896, visibili, assieme alle altre carte del progetto, nei suddetti uffici di Roma e di Modena, a partire dal giorno 25 gennaio 1897, nelle ore consuete d'ufficio.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 30, dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata nella somma di lire 70 mila e quella definitiva nella somma di lire 150 mila, a norma dell'articolo 26 del Capitolato speciale d'appalto 12 ottobre 1896.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione definitiva, stipulare il relativo contratto.

Le spese tutte inerenti all'appalto e quelle di registro e bollo sono a carico dell'appaltatore.

><

Istanza contro la posa in opera di un terzo binario alle calate del carbone nel Porto di Savona.

Ci scrivono da Savona che alcune Ditte commerciali di quella piazza, hanno presentato alla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, una istanza colla quale chiedono che venga sospesa la già decretata posa in opera del terzo binario alle calate del carbone nel porto, il cui progetto è stato concordato dai rappresentanti sociali e governativi con quelli della Camera di Commercio, del Municipio e della Capitaneria del Porto.

In appoggio alla loro istanze, le premenzionate Ditte affermano quanto segue:

a) Non è raro il caso che depositi di prima zona dipendenti dalla Camera di Commercio siano insufficienti; sarebbe quindi necessario che i futuri depositi che si andranno a stabilire nella detta calata siano della massima grandezza; a ciò si opporrebbe la messa in opera del detto terzo binario;

b) Questo terzo binario necessariamente farebbe restare molto lontano tanto la strada carrettiera fiancheggiante, quanto i depositi summenzionati; sarebbe quindi inevitabile una maggiore spesa di facchinaggio, tanto per il carico sui carri a cavalli, che per la messa a deposito, nonchè per il carico nel detto terzo binario;

c) Visto la posa che si sta facendo del grosso binario per grues idrauliche, è supponibile che col tempo queste vengano impiantate; in tal caso le grues non potrebbero eseguire il carico dei carri a cavalli, giacchè la strada carrettiera sarebbe fuori del loro raggio di azione. Di fronte a tali inconvenienti le predette Ditte troverebbero opportuno che venisse accolta la loro proposta.

Le Amministrazioni locali non dividono certo l'opinione di alcune Ditte commerciali, non potendosi subordinare ad interessi particolari ciò che torna utile alla generalità di chi si serve del Porto.

><

Per i lavori alla stazione ferroviaria di Rimini.

Ci informano da Rimini che quel Consiglio Comunale ha espresso voti al Ministero dei Lavori Pubblici ed a quello di Agricoltura, Industria e Commercio allo scopo di ottenere che siano al più presto iniziati i lavori di sistemazione della locale stazione ferroviaria.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la indicazione dello stato di avanzamento dello scavo e delle murature alla data del 1° dicembre p. p., della grande galleria attraverso il Colle

di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, in appalto all'Impresa Vaccari:

Scavo:	Dal 1° al 30 novembre 1896	Dal principio dei lavori a tutto novembre 1896	A farsi
Avanzata inferiore . .	141.75	5514.85	2585.15
Avanzata superiore . .	91.95	5148.55	2951.45
Calotta	79.00	4854.82	3245.18
Strozzo	78 00	4685.00	3415.00
Piedritto destro . . .	79.50	4500.90	3599.10
Piedritto sinistro. . .	83.45	4485.30	3614.70
Grande sezione completa	70.30	4470.30	3629.70
Acquedotto centrale . .	»	4408.20	3691.80
Murature:			
Calotta	85.60	4820.82	3279.18
Piedritto destro . . .	81.50	4496.90	3603.10
Piedritto sinistro . .	80.45	4482.30	3617.70
Acquedotto centrale . .	»	4187.20	3912.80
Marciapiedi destro . .	»	4160.40	3939.60
Marciapiedi sinistro . .	»	4312.40	3787.60

><

Commissiome pel Regolamento per l'applicazione della legge sulle tramvie e ferrovie economiche.

In relazione a quanto dispone la legge del 27 dicembre 1896 sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche, S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha emanato, in data del 2 gennaio 1897, un decreto col quale si dispone che sotto la Presidenza di S. E. il Sotto-Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, una Commissione, composta dei signori: Formichi comm. Augusto, Direttore Generale di ponti e strade; Rossi ing. commendatore Adolfo, Ispettore superiore delle Strade Ferrate; De-Nava avv. comm. Giuseppe, Referendario al Consiglio di Stato; formoli uno schema di regolamento per l'applicazione della detta legge.

Sono delegati a funzionare da Segretari della Commissione stessa, i signori: Rodinì ing. cav. Severino, Ispettore Capo sezione delle Strade Ferrate; Riveri avv. Carlo, Capo sezione nel Ministero dei Lavori Pubblici, e Zocchi cav. ing. Pietro, Ispettore Capo sezione delle Strade Ferrate.

><

La liquidazione della cessata gestione governativa delle Strade Ferrate dell'Alta Italia.

A conferma della notizia, già da noi pubblicata, aggiungiamo che con decreto, in data 24 dicembre u. s., dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, è stato disposto quanto segue:

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, a datare dal 1° gennaio 1897, provvederà direttamente col mezzo degli Uffici della sua centrale Amministrazione alla continuazione della liquidazione della cessata gestione governativa delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, al quale effetto sono demandate al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate tutte le attribuzioni che, in ordine alla liquidazione medesima, erano concesse dal regolamento approvato col decreto Ministeriale del 31 agosto 1887, al R. Ispettore Superiore signor comm. ing. Gabriele Bussi incaricato di provvedervi.

Una tale disposizione venne adottata per la considerazione che le operazioni di detta liquidazione sono per la massima parte compiute, e che quindi più non si presenta necessaria l'azione di uno speciale ufficio di delegazione con sede in Milano.

><

Nomine nel R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Con recente decreto reale, il signor cav. Domenico Marchiano, testè promosso Ispettore Capo di seconda classe nel R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, venne nominato Direttore Capo della Divisione 5ª nell'Amministrazione Centrale dell'Ispettorato medesimo.

><

Siamo informati che il signor cav. Nasi Giuseppe, Regio Ispettore delle Strade Ferrate, collocato a riposo, in seguito a sua domanda col 1° del corrente mese, è stato nominato Ispettore Capo onorario e gli fu conferita la Commenda dell'Ordine della Corona d'Italia, a titolo di compiacimento dell'Amministrazione pei lunghi e zelanti servizi da esso prestati allo Stato.

><

Siamo pure informati che il comm. Vincenzo Crosa, non ostante la sua recente nomina a R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, è stato incaricato di continuare a reggere l'Ufficio di Circolo Ferroviario di Torino.

><

Freno Westinghouse e freno a vuoto automatico.

Riceviamo dal signor ingegnere Goglio, rappresentante in Italia della Compagnia Westinghouse, la seguente che per debito d'imparzialità e per l'importanza dell'argomento pubblichiamo:

« Leggo nel *Monitore delle Strade Ferrate* del 9 gennaio che la Direzione delle Ferrovie dell'Adriatico ha presentato al R. Ispettorato delle Strade Ferrate una domanda per l'applicazione dei freni a vuoto automatici della casa « The Wacuum Brake Company Limited » a 20 locomotive e a 60 vetture. In appoggio alla sua domanda, l'Adriatica invocherebbe le forti pendenze di alcune sue linee e le condizioni topografiche che la collegano coll'Austria.

« Per chi è un po' addentro nelle cose ferroviarie, vengono naturali alcune osservazioni e domande molto elementari.

« Sorvolando sopra ragioni di minor importanza, per le pendenze è oramai dimostrato, da molteplici esperienze fatte, che nessun freno può competere in potenzialità e moderalità col freno Westinghouse ad azione rapida (1).

« Riguardo poi alla convenienza del servizio cumulativo coll'Austria, non ha pensato la Direzione dell'Adriatica che assai più importante di questo servizio è quello che deve fare colla sua sorella, la rete Mediterranea?

« Svizzera, Francia, Germania, Ungheria e Belgio non hanno per le vetture delle loro linee, che freni Westinghouse; e i servizi internazionali di questi Stati non contano nulla? La tanto lamentata unificazione di freni in Italia, dovrebbe ora risolversi introducendo un nuovo freno? Non ha pensato la Direzione dell'Adriatica l'enorme danno che recherebbe al Governo, allo scadere delle convenzioni ferroviarie, l'applicazione di un nuovo freno?

« Non so a chi dare il merito di questa proposta, ma credo fermamente che l'iniziativa non sia partita dalle autorità ferroviarie competenti, le quali per le prime devono essere convinte del carrozzone che farebbe lo Stato approvando la presentata proposta e rendendo così sempre più difficile la tanto necessaria unificazione di tipo di freno.

« *Ing.* G. Goglio ».

(1) Questo freno come è noto si è in pochi anni generalizzato sulla quasi totalità delle ferrovie del Continente Europeo.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Elogio al personale*).

Il treno 258 del 9 novembre scorso anno veniva licenziato intempestivamente dalla stazione di Cava dei Tirreni mentre ancora non era colà giunto il facoltativo 2215 col quale doveva regolarmente incrociare.

Uno scontro in piena linea su di una livellata in pendenza del 25 per mille sarebbe certamente avvenuto senza l'oculatezza e l'attenzione, veramente eccezionali, dei macchinisti, i quali avvedutisi del reciproco avvicinarsi dei due treni, non preoccupandosi del pericolo rimasero ai loro posti, cercando con tutti i mezzi possibili di evitare un disastro. Ed in ciò riuscirono mercè il valido concorso del personale di scorta che spiegò una attività degna d'ogni lode.

Il Direttore Generale della Mediterranea commendatore M. Massa, mentre notifica che vennero concesse adeguate gratificazioni a tutti gli agenti che contribuirono ad impedire lo scontro, trova di segnalare in modo speciale a titolo di encomio e quale esempio al personale tutto, i macchinisti Trapani Giovanni (25489), Velonà Giuseppe (25497) e Saetta Liberato (32261) ed il fuochista autorizzato Micco Vincenzo (25921), il quale viene nominato macchinista per merito, poichè, trovandosi a guidare la locomotiva di testa del treno 258, fu il primo a rilevare il pericolo ed a darne l'allarme.

><

Ferrovia Sarzana e Santo Stefano.

(*Per una fermata a Bellaso*).

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza della Ditta G. Ellena di Santo Stefano Magra, proprietaria di un importante stabilimento ceramico, tendente ad ottenere una fermata nella località denominata Bellaso a metà distanza fra le stazioni di Sarzana e di Santo Stefano, sulla nuova linea in costruzione fra i detti paesi, che distano fra di loro circa 9 chilometri.

><

Le famiglie degli ufficiali nei treni diretti.

Sappiamo che, in seguito ad interessamento del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, le Amministrazioni Ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo hanno deciso di ammettere in tutti treni diretti che fanno servizio di terza classe, le famiglie degli ufficiali.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 5, del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbero luogo le gare seguenti:

1. Gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi all'ampliamento del magazzino merci doganale, nella stazione di Udine, del presunto importo di L. 10,000. Fra n. 12 Ditte invitate, n. 3 hanno presentato offerta di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Drì Francesco da Tricesimo, Udine, la quale ha presentata la migliore offerta di ribasso del 25 per cento sui prezzi della tariffa;

2. Gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi al completamento del tronco Casarsa-Spilimbergo nella ferrovia Casarsa-Gemona. Fra n. 10 Ditte solamente la Ditta Petracco Paolo da San Vito al Tagliamento, ha presentato la offerta di ribasso del 18 per cento sui prezzi della tariffa; e siccome la offerta stessa era compresa entro i limiti, massimo e minimo, stabiliti dalla scheda segreta, i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta medesima;

3. Gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi all'ampliamento della stazione di Fabriano, nella linea da Orte a Falconara, del presunto importo di L. 18,800. (3° lotto, infissi in legno). Alla gara vennero invitate n. 14 Ditte, delle quali n. 10 hanno presentato offerta di ribasso, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta D'Aloia Francesco di Spinazzola, col ribasso del 26.15 per cento sui prezzi della tariffa;

4. Gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori compresi nel 4° lotto (infissi in ferro), delle opere previste pell'ampliamento della stazione predetta di Fabriano, e del presunto importo di L. 4,500. Alla gara vennero invitate n. 7 Ditte, delle quali n. 3 presentarono offerta di ribasso. La gara però è stata dichiarata nulla perchè le offerte stesse non erano comprese entro i limiti massimo e minimo stabiliti dalla scheda segreta.

><

Ferrovie rumene.

(*Appalto di locomotive*).

All'appalto per la costruzione delle locomotive per le ferrovie dello Stato rumeno concorsero le principali fabbriche europee.

Vinse la gara la Ditta Ernesto Breda di Milano.

Ci felicitiamo per questa vittoria dell'Industria italiana.

><

Pel servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna.

Siamo informati che il Direttore Generale della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici di accettare le conclusioni adottate nelle conferenze, tenutesi presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in ordine al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

><

Istanza per l'istituzione di biglietti di andata e ritorno a validità prolungata e chilometrica.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato vivamente al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Camera di Commercio ed Arti di Roma, relativa alla istituzione di biglietti di andata e ritorno a validità prolungata e di biglietti chilometrici. La Camera predetta domanderebbe che a similitudine di quanto viene praticato all'estero, le società ferroviarie rilascino biglietti di andata e ritorno in tutti i giorni della settimana, per qualsiasi percorso, e con una durata proporzionale alle distanze, con un ribasso del 25 per cento.

La Camera stessa raccomanda poi la istituzione sulle Ferrovie italiane dei biglietti chilometrici, che desidera venga il più sollecitamente possibile effettuata, imperocchè gli attuali biglietti circolari non servono al commercio in quanto obbligano a determinati percorsi con conseguente perdita di tempo.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Palermo e Girgenti.

Il Municipio di Girgenti ha fatto tenere a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una sua deliberazione colla quale si fanno voti al Governo affinchè i biglietti di

andata e ritorno fra Girgenti e Palermo, la cui durata venne recentemente ridotta dalla Amministrazione ferroviaria a tre giorni, sia portata a 12 come era prima.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sulla domanda di maggiori compensi da parte della Impresa Giulio Zanetti pei lavori di costruzione di vie parallele e per le modificazioni del Canale Gora dei Molini nella ferrovia da Parma a Spezia.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi un progetto compilato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali riguardante i lavori di prolungamento del muro di difesa a monte della spalla sinistra del ponte sul torrente Miscano, al chilometro 72.832 della linea Foggia-Napoli; assegnando il termine di due anni per il compimento delle opere relative.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

La Mediterranea, anche a nome e per conto dell'Adriatica e della Sicula ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una nuova tariffa diretta fra l'Italia ed i Paesi Bassi, per il trasporto a grande velocità ed a piccola accelerata delle derrate alimentari, nonchè pel trasporto a piccola velocità ordinaria delle merci in genere. La nuova tariffa dovrebbe entrare in attività col 1° febbraio p. v.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze ha ritenuto che sia meritevole di approvazione la concessione proposta a favore della Ditta Bisleri, pei trasporti di bianco di Nocera, trattandosi di estendere una industria ancora poco sviluppata e per la quale il paese è tributario dall'estero, e che produce il vantaggio di aumentare il nostro traffico ferroviario. La durata della concessione dovrà essere di tre anni.

—

Siamo informati che tanto la Mediterranea quanto l'Adriatica, hanno approvato il Verbale della Conferenza tenuta a Roma dal 25 al 28 novembre u. s., relativo al nuovo assetto della concessione speciale XI.

—

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla Superiore approvazione un progetto di riforma degli articoli 8 e 9, rispettivamente 9 e 10, delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali e locali in vigore per il servizio interno della rete Sicula; nonchè la proposta di riduzione dei pesi minimi stabiliti per alcune merci, a vagone completo, sempre in servizio interno della rete Sicula.

—

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici di prendere in benevolo esame una domanda della Ditta Alessandro Sodini di Firenze, intesa ad ottenere che la tariffa locale n. 216, piccola velocità, sia estesa ai trasporti di zolfo in partenza dalle stazioni di Livorno e di Viareggio, e ciò nell'interesse dell'agricoltura toscana.

—

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, le domande delle seguenti Ditte:

a) Domanda della Ditta Filippo Cattaneo per ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione per i suoi trasporti di calce e cemento da Rignano a Firenze, la quale è scaduta col 31 dicembre u. s.;

b) Domanda della Ditta Società Ligure Lombarda allo scopo di ottenere pei suoi trasporti di zucchero raffinato da Sinigallia a Roma, la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione da essa fruita nello scorso esercizio;

c) Domanda della Ditta Ferruccio Marchi di Pescia, per ottenere che sia rinnovata per un altro anno, a partire dal 1° del corrente mese, ed alle medesime condizioni, la concessione per i suoi trasporti di acido solforico, a vagone completo, in partenza da Pescia e della quale ha fruito nel decorso anno.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti nei primi cinque mesi dell'esercizio corrente (1° luglio-30 novembre 1896), in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1896-97	Esercizio 1895-96	Differenza
Bergamo-Ponte della Selva	151,923	138,812	+ 13,111
Santhià-Biella	305,867	321,824	— 15,957
Napoli-Nola-Baiano	162,515	156,620	+ 5,895
Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale	141,695	152,575	— 10,880
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	183,298	192,273	— 8,975
Torino-Rivoli	70,295	68,939	+ 1,356
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	36,072	40,104	— 4,032
Ferrovie di Reggio dell'Emilia	126,479	125,979	+ 500
Napoli-Pozzuoli-Cuma	155,751	162,723	— 6,972
Ferrovie Secondar. della Sardegna	303,262	311,162	— 7,900
Fossano-Mondovì	18,707	17,785	+ 922
Ferrovie Economiche Biellesi	82,496	87,363	— 4,867
Torino-Ciriè-Lanzo	267,996	267,625	+ 371
Reali Sarde	744,296	691,437	+ 52,859
Poggibonsi-Colle	24,671	22,919	+ 1,752
Parma-Suzzara	73,123	74,594	— 1,472
Vicenza-Schio	171,213	167,496	+ 3,717
Conegliano-Vittorio	40,840	43,718	— 2,878
Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	327,189	355,833	— 28,644
Torre-Arsiero	67,224	72,087	— 5,063
Padova-Montebelluna	73,326	74,561	— 1,235
Cividale-Portogruaro	123,159	120,149	+ 3,010
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	136,355	154,166	— 17,811
Arezzo-Stia	64,125	69,613	— 5,488
Arezzo-Fossato	135,617	137,310	— 1,693

Il 4 corrente spegnevasi immaturamente in Alessandria l'ing. cav. **ALFONSO BONTEMPELLI** da Bergamo, di appena 51 anni, vinto da un grave malore che ne minava da breve tempo il robusto organismo, ma che non fu però abbastanza potente da impedire alla sua attività e forza d'animo di accudire fino agli estremi alle sue estese e importanti mansioni. Questo distinto ingegnere cadde infatti sulla breccia, e questo dimostra quanto radicato fosse in lui il sentimento del dovere spinto fino all'abnegazione. Pur troppo non gli fu concesso di raggiungere una più alta posizione quale sarebbe stata giustamente devoluta alla sua intelligenza, perizia e anzianità di servizio che lo segnalavano quale uno dei più distinti ingegneri capi-sezione del Mantenimento della Rete Mediterranea.

Nella sua non breve carriera, l'ing. Bontempelli ebbe pure campo di emergere in molti e non facili lavori di costruzione, da lui diretti con energia, abilità e sapere non comuni.

Come uomo, aveva un carattere ottimo; era buono, leale, integro, franco e spesso faceto e senza orgoglio: era tutto dedicato a' suoi doveri di buon marito, di padre affettuoso, di funzionario esemplare e sempre si distinse per attività e zelo nel curare gl'interessi dell'Amministrazione a cui apparteneva. E queste sue auree qualità lo fecero amare, lo resero apprezzato e simpatico a tutti coloro che lo avvicinarono e n'è prova il grande numero di amici sinceri e addolorati che gli resero l'ultimo tributo d'affetto e che ne onorarono la memoria partecipando ai suoi funerali; ai quali concorsero pure spontaneamente molti funzionari e colleghi del caro estinto e non pochi agenti appartenenti agli altri Servizi dell'Amministrazione, nonchè all'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate e ad altri uffici delle Amministrazioni provinciali e governative.

Queste dimostrazioni di stima e di affetto valgano a lenire alquanto lo strazio della sua ornatissima compagna, del figlio, distinto studente presso quest'Università, e dei fratelli colpiti così crudelmente da tanta jattura, ai quali, a nome dei numerosi amici del povero ing. Bontempelli, presentiamo le nostre più sentite condoglianze.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il progetto del decreto cantonale bernese circa le sovvenzioni ferroviarie conferma la precedente sovvenzione di un milione pel traforo del Sempione. La somma potrebbe aumentarsi in certe eventualità.

Stabilisce inoltre la partecipazione dello Stato in favore di una eventuale costruzione della linea del Loetschberg, la cui costruzione aumenterebbe notevolmente il valore del traforo del Sempione come linea internazionale.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — L'importante questione della ferrovia Alessandria-Ovada preoccupa altamente, in questi giorni l'opinione pubblica e le popolazioni interessate.

I progetti sono *quattro*: quello della *direttissima*, progetto dell'ing. Bosco e voluta da Genova, che vede nel futuro traforo del Sempione accresciuti i suoi traffici e per conseguenza la necessità di altra linea d'accesso verso Alessandria oltre quella Novi-Alessandria; quello dell'ing. Oneto per una ferrovia economica che, per Castellazzo, Sezzè, Predosa, va a raggiungere l'attuale tramvia Novi-Ovada. Altro progetto è il prolungamento della detta tramvia, dalla stazione di Frugarolo sino ad Alessandria.

Il quarto finalmente è quello di una tranvia che per Castellazzo, Sezzè e Carpeneto, raggiunga Cremolino, in congiunzione colla ferrovia Acqui-Ovada.

Quest'ultimo progetto, che interessa una popolazione di oltre 30,000 abitanti, affatto sprovvisti di ferrovie o tranvie, pare sia quello che raccolga le maggiori simpatie. Alessandria, che per questa nuova linea ha di già deliberato il suo concorso in L. 275,000, ha bisogno di una sollecita definizione. L'importante pratica sarà posta all'ordine del giorno per le prossime sedute di quel Consiglio comunale.

Ferrovie Italiane. — *Servizi diretti per viaggiatori e bagagli italo-austro-ungarico via Cormons, Pontebba e Peri, e franco-italo-austro-ungarico via Ventimiglia-Cormons, Pontebba e Peri.* — In conseguenza di modificazioni introdotte nelle corrispondenze, nei prezzi dei biglietti e nelle tasse dei bagagli pei servizi diretti italo-austro-ungarico, via Cormons, Pontebba e Peri e franco-italo-austro-ungarico via Ventimiglia-Cormons, Pontebba e Peri, è stata compilata e viene distribuita in questi giorni dalla Mediterranea ai Servizi, alle stazioni ed alle agenzie interessate una nuova edizione della relativa tariffa (1° gennaio 1897), la quale annulla e sostituisce quella del 1891.

Le norme e condizioni concernenti i servizi diretti di cui trattasi, rimangono invariate, salvo, s'intende, le rettificazioni che, in applicazione della detta nuova tariffa, vengono a subire le tasse indicate nell'esempio di tassazione dei bagagli.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 gennaio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 gennaio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 2,795,244.66, con una diminuzione di lire 93,424.38 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 gennaio 1897 si ragguaglia a L. 71,275,094.51, presentando un aumento di L. 1,274,197.93 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 dicembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,054,187.59, con un aumento di L. 1,176,723.15 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1896 si ragguaglia a L. 106,703,631.29, e presenta un aumento di L. 3,198,781.02 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 dicembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 311,231, con un aumento di lire 19,747 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1896 ammontano a L. 5,085,122, con un aumento di L. 80,936 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia nella Provincia di Siena. — Il giorno 11 corrente si riunì in Siena il Comitato dei rappresentanti della Provincia, della Camera di Commercio, del locale Comizio Agrario e dei varii Comuni interessati nella costruzione della tramvia Siena-Buonconvento-Torrenieri.

Dopo un'elaborata discussione, l'adunanza deliberò di procedere alla formazione di una Commissione avente l'incarico di presentare il progetto tecnico e finanziario della costruzione.

A far parte di questa Commissione risultarono eletti i signori: Sindaco del Municipio di Siena — Sindaco id. di Monteroni d'Arbia — Sindaco id. di Buonconvento — Marri-Magnanelli cav. Lattanzio — Papi Alessandro — Camera cav. C. — Ticci prof. Torello.

Tramvia Vicenza-Valdagno. — Con deliberazione 7 settembre 1839 il Consiglio provinciale di Vicenza, in applicazione dell'art. 38 del contratto 14 giugno 1879,

stipulato fra la provincia di Vicenza e la Società inglese, pella costruzione ed esercizio del tramvia Vicenza-Arzignano-Valdagno, dichiarava la Società inglese suddetta decaduta dal diritto di restituzione della cauzione prestata in lire 800 di rendita del consolidato italiano 5 0|0 e ciò per mancanza da parte della Società ai patti stabiliti dal contratto medesimo.

La Società inglese, non ammettendo la legalità della pronunciata decadenza, produsse varie volte domanda pella restituzione, dalla Deputazione sempre negata. Ora la Società stessa ripete la domanda, sotto forma però di transazione. Essa abbandonerebbe la pretesa della restituzione integrale della cauzione in L. 16,000 di capitale e dei relativi interessi dal 1880 in poi, subordinando però tale proposta alle seguenti condizioni:

a) proroga del termine della concessione di sessanta anni dalla data della convenzione che eventualmente fosse per seguire;

b) rinuncia del diritto di riscatto al quale, a termini dell'articolo 35 del contratto 14 giugno 1879, la Provincia avrebbe diritto dopo 35 anni di esercizio del tramvia;

c) modificazione delle tariffe pel trasporto delle merci.

Prima di pronunciarsi sulle proposte avanzate dalla Società inglese, non perfettamente concrete riguardo al primo punto, la Deputazione provinciale, a rimuovere qualunque eventuale contestazione da parte dei Comuni interessati che votarono il contributo annuale, crede necessario che i rispettivi Consigli comunali abbiano in massima a deliberare per quanto si riferisce alle proposte segnate *a*, *b*, *c*, la loro adesione ad una eventuale transazione, senza pregiudizio dei diritti della Provincia alla corresponsione del canone votato per l'epoca della cessione.

In seguito a ciò venne progettato dai Comuni interessati di tenere un'adunanza che avrà luogo fra breve a Vicenza con l'adesione del Municipio locale.

Tramvie di Ferrara. — *Un progetto respinto dal Consiglio comunale.* — Il Consiglio comunale di Ferrara ha respinto il progetto dell'Ing. Zanchetti per la costruzione di una tramvia per allacciare la stazione ferroviaria a piazza della Cattedrale e Porta Romana.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Per le ferrovie secondarie.* — In esecuzione di un relativo postulato adottato dalle Camere federali ed in ossequio ai desideri ripetutamente espressi in occasione di discussioni dei rapporti di gestione, il Dipartimento federale delle Poste e Ferrovie ha trasmesso al Consiglio federale uno schema di legge circa la costruzione e l'esercizio delle ferrovie secondarie, da essere poi inoltrato all'Assemblea federale.

Questo progetto ha per iscopo di rendere più facili per queste piccole imprese la costruzione e l'esercizio che non colle disposizioni generali contenute nella legge ferroviaria svizzera, giacchè spesso esse si trovano in posizione di non bastare alle esigenze di questa legge.

— *Linea d'allacciamento dell'Oberland coll'Italia.* — A complemento della notizia data nel precedente numero pubblichiamo maggiori particolari circa il tracciato della linea da Lauterbrummen a Gampel di cui fu chiesta la concessione al Governo svizzero per mezzo dell'avvocato Michel e per conto di una società da costituirsi.

Il punto di partenza della progettata ferrovia del Breithorn sarebbe Interlaken, o piuttosto Lauterbrunnen, dacchè esiste già una ferrovia fino a quest'ultima località.

Da Lauterbrunnen, il tracciato segue dapprima parallelamente la linea della ferrovia del Wengennalp, attraversa poi la bianca Lutscino e si dirige al sud, sul canto destro della valle per Trummelbach fino a Stechelberg, ove comincia la ripida salita che sarà superata a mezzo di sviluppi e di gallerie elicoidali per giungere sullo Steinberg (1500 metri sul livello del mare), dove la montagna sarà traforata con un tunnel di 10 chilometri, direttamente al disotto del Breithorn per finire presso Kunmatt, nella valle della Lonza, a 1655 metri sul livello del mare.

Senza gravi difficoltà la linea segue allora la riva destra della Lonza, nella valle superiore, larga, poco scoscesa e relativamente ben popolata, ove si troveranno le stazioni di Halten Ried e Kippel; passa quindi nella valle inferiore, più stretta e più dirupata, sulla riva sinistra, e raggiunge col massimo della pendenza dalla stazione di Goppenstein la valle del Rodano, presso Gampel, ove si farà una fermata; attraversa poi il Rodano e sbocca nella stazione di Gampel della Giura-Sempione.

La lunghezza totale della linea sarà di km. 41,5 dei quali 17,5 su territorio bernese e 24 sul territorio vallesiano.

Ferrovia del Gottardo. — Col 1° giugno 1897 saranno aperte al pubblico esercizio le linee d'approccio settentrionali Lucerna-Immensee e Zugo-Goldau. Coll'apertura di queste linee di diramazione la ferrovia del Gottardo sarà al suo completo. Quindici anni dopo l'apertura della linea principale, l'esercizio delle linee prorogate può finalmente aver luogo, in coincidenza coll'apertura della nuova stazione ferroviaria di Lucerna.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Ferrovie elettriche.* — Un elettricista di Chicago ha fatto un'invenzione che si sta impiantando adesso in parecchie città dell'America. Essa consiste di piccoli vagoni da viaggiatori che corrono su binario ridotto. Sotto ciascun vagone si trova una dinamo, la quale è collegata con una terza ruota fissata nel centro di uno degli assi, in modo tale che quando il vagone cammina in discesa per la semplice forza di gravità si può produrre elettricità. Questa elettricità è raccolta da una batteria di accumulatori e può essere utilizzata come forza motrice quando ve ne sia bisogno.

L'inventore ritiene che questo sistema possa essere applicato sulle ferrovie comuni, la elettricità potendo servire come forza ausiliaria alla locomotiva a vapore; e specialmente lo ritiene di grandissima utilità nei treni diretti di viaggiatori che richiedono locomotive molto pesanti e che consumano molto carbone.

Ferrovie nell'Asia Minore. — *Importante concessione ferroviaria della Turchia alla Russia.* — Il corrispondente da Costantinopoli del *Journal* di Parigi, scrive di aver saputo da fonte sicura che la Russia avrebbe ottenuto dalla Porta la promessa della concessione di una ferrovia, che partendo da Trebisonda congiungerebbe la rete dell'Asia Minore con quella persiana, la quale è già sottoposta al controllo russo.

In tal modo si compirebbe la congiunzione che porterebbe Uerat, la chiave dell'India, in diretta unione con Sebastopoli.

Ferrovie dell'Isola di Cuba. — La *Gaceta de los ferrocarriles de la Isla de Cuba* annunzia che le principali linee ferroviarie dell'isola di Cuba sono autorizzate ad elevare del 20 0|0 le loro tariffe in ragione e per la durata della guerra.

Notizie Diverse

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. — Le due Sezioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sono state composte pel corrente anno nel seguente modo:

Sezione Prima. — (Viabilità ordinaria, fabbricati, opere di costruzione di nuove ferrovie e tramvie).

Comm. Luigi Ripa di Meana, Ispettore del Genio Civile, *Presidente*.

Comm. Giuseppe Chimenti, comm. Giovanni Delfino, comm. Luigi Balladore, comm. Saverio Petrilli, comm. Francesco Toscano, comm. Stanislao Fabris, cav. Fran-

cesco Cesareni e comm. Giovanni De Gregorio, Ispettori del Genio Civile.

Comm. Augusto Formichi, Direttore Generale dei Ponti e Strade, comm. Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore Generale delle ferrovir, comm. Gabriele Bussi, comm. Felice Fosfati, comm. Pasquale Muzj, comm. Vincenzo Niccolari, comm. Adolfo Rossi e Comm. Vincenzo Crosa, R. Ispettori Superiori delle ferovie, *Aggregati*.

Cav. Alberico Cavalli, cav. Clemente Lequio e cav. Carlo Lanchantein, Maggiori di Stato Maggiore, *Commissioni Militari*.

Cav. Luigi Gravaghi, cav. Enrico Verdinois, cav. Augusto Brunelli e cav. Emilio Galloni, Ingegneri Capi del Genio Civile, *Aggregati*.

Sezione Seconda. — (Opere idrauliche, terrestri e marittime).

Comm. Pompeo Natalini, Ispettore del Genio Civile, *Presidente*.

Comm. Domenico Zainy, Comm. Carlo Beroaldi, comm. Raffaello Cintio, comm. Gio. Batta Fornari, comm. Virginio Campanini, cav. Giuseppe Perosinir cav. Carlo Castiglioni, cav. Davide Bocci, cav. Carlo Veronese e cav. Italo Maganzini, Ispettori del Genio Civile.

Comm. Domenico Manganella, Direttore Generale delle Opere Idrauliche e cav. Augusto Brunelli, Ingegnere Capo del Genio Civile, *Aggregati*.

Il Consiglio dell'Industria e del Commercio. — Con Decreto del 7 corr., è stato provveduto alla nomina dei componenti il Consiglio dell'Industria e del Commercio.

Sono stati nominati consiglieri, per il triennio 1897-99, del Consiglio del Commercio i signori: senatore Boccardo, ing. Alfonso Calzoni, on. Chiesa, Giovanni Ciofi, ing. Alfredo Cottrau, comm. Ignazio Florio, ing. Pietro Gavazzi, on. Giampietro, Pietro Miliani, marchese Rodolfo Ridolfi, on. Rizzetti, senatore Vacchelli.

Sono state chiamate ad aver voto nel Consiglio del Commercio, per lo stesso triennio, le Camere di Commercio di Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Palermo, Torino e Venezia; l'Associazione serica di Torino, quella laniera di Biella, l'Associazione fra i cotonieri di Milano, l'Associazione commerciale e industriale di Napoli; le Casse di Risparmio di Milano e Roma; l'Associazione fra le Banche popolari, l'Associazione Nazionale per la prevenzione degl'infortunii degli operai, e la Federazione delle Società cooperative italiane.

L'on. Boccardo è stato nominato Presidente del Consiglio suddetto; il comm. Ignazio Florio è stato designato all'ufficio di Vice-Presidente.

Le importazioni dei carboni nei porti di Genova e Savona. — Ecco le statistiche delle importazioni di carboni nei porti di Genova e Savona negli anni dal 1884 al 1896, statistiche le cui cifre indicano il progressivo sviluppo di attività delle industrie italiane:

Nel Porto di Genova: 1884 tonn. 857,784, 1885 tonn. 1,048,156 1886 1,047,156, 1887 1,196,188, 1888 1,292,246, 1889 1,273,797, 1890 1,496,232, 4891 1,463,657, 1892 1,529,153, 1893 1,610,881, 1894 1,867,607, 1895 1,823,384, 1896 1,892,854.

Nel Porto di Savona: 1884 tonn. 401,894, 1885 355,435, 1886 396,396, 1887 452,944, 1888 511,011, 1889 487,761, 1890 435,690, 1891 369,829, 1892 374,262, 1893 387,675, 1894 469,928, 1895 404,258, 1896 444,707.

Esposizione Generale di Torino del 1898. — Giorni sono ha avuto luogo a Napoli, sotto la presidenza del comm. A. Cottrau, una importantissima riunione del Comitato Regionale Meridionale per l'Esposizione di Torino del 1898. Scopo principale della riunione era di deliberare se, nell'interesse stesso della futura Esposizione, conveniva maggiormente al Comitato Meridionale di limitare la propria azione a Napoli ed a alcune provincie limitrofe, oppure di accettare la proposta del Comitato esecutivo di Torino, ossia d'estendere la propria azione in tutte le provincie meridionali e di costituirsi, in altri termini, quale unica rappresentanza legale del Comitato direttivo di Torino in tutte le provincie meridionali.

Dopo lunghe discussioni, improntate tutte al più schietto patriottismo, l'Assemblea deliberò all'unanimità di organizzarsi in modo di poter corrispondere interamente ai desideri del benemerito Comitato direttivo di Torino, il quale per altro ha già invitato caldamente le spettabili Camere di Commercio di Aquila, Bari, Campobasso, Caserta, Catanzaro, Chieti, Cosenza, Foggia, Lecce, Potenza, Salerno, Teramo, di fare completa adesione e di dare il più largo appoggio al pratico e nobile programma proposto dal Comitato Regionale di Napoli.

Nella stessa seduta il Presidente diede comunicazione di una nobilissima lettera del Municipio di Campobasso, il quale ha deliberato, in data 28 dicembre scorso, di concorrere con la somma di L. 100 alle spese che dovrà sostenere il Comitato Regionale Meridionale per eccitare ed agevolare l'esposizione dei prodotti delle provincie meridionali alla Mostra di Torino del 1898.

Finalmente, il Comitato procedette alla nomina di un secondo Vice-Presidente nella persona dell'egregio principe D'Abro e accolse favorevolmente le proposte del suo Presidente, ing. Cottrau, per l'organizzazione di un ufficio permanente per l'Esposizione di Torino del 1898, nei locali della benemerita Associazione dei Commercianti Industriali, nella Galleria Umberto I.

L'appalto per i collettori del Tevere. — Il 12 corr., presso la Direzione Generale delle opere idrauliche, al Ministero dei Lavori Pubblici, ha avuto luogo l'appalto per la costruzione di un tronco del collettore delle fogne a sinistra del Tevere, dall'alberata di San Paolo fino alla marrana di Grotta Perfetta.

L'importo dei lavori, secondo il progetto del Ministero, era di L. 1,072,340, e l'appalto a schede segrete.

Sui dieci appaltatori che concorsero, i lavori sono rimasti aggiudicati all'Impresa Vitali, che ha offerto il ribasso del 37.26 0|0 ed ha promesso di cominciare i lavori il più presto possibile.

Questo forte ribasso è dovuto all'avere la Ditta un impianto già fatto.

Concorrevano anche le Cooperative, ma era già intervenuto un accordo che, se esse ottenevano il lavoro, la Ditta Vitali avrebbe fornito i mezzi di lavoro; se il lavoro lo otteneva la Ditta, si sarebbe servita della mano d'opera delle Cooperative a prezzi già convenuti.

Il Palazzo di Giustizia a Roma. — Nella seconda metà di febbraia verrà indetto il lotto unico per il Palazzo di Giustizia, del complessivo valore di circa 11 milioni, pel quale si stanno ultimando i capitolati d'appalto al Ministero dei Lavori Pubblici. Si crede che entro marzo prossimo potranno cominciare i lavori su vasta scala.

Intanto è stato intimato alla Ditta Marotti lo sgombro del cantiere di piazza Cavour, la quale verrà ridata alla pubblica circolazione nella maggior parte, compreso il tratto centrale, ove sorge il monumento a Cavour. Si calcola che il Palazzo di Giustizia sarà compiuto entro il 1900.

Esposizione d'elettricità, d'istrumenti meccanici, ecc. a Newcastle. — Un'associazione privata sta prendendo le necessarie disposizioni per organizzare ed aprire l'8 febbraio prossimo a Newcastle una esposizione di elettricità, d'istrumenti meccanici ed oggetti diversi concernenti l'industria e le costruzioni navali.

L'impresa, che deve avere un carattere internazionale e che comprenderà pure una sezione per le belle arti si applicherà alle categorie seguenti:

Elettricità;
Costruzioni navali e industrie marittime;
Industrie delle mine;
Motori automobili di ogni genere.
Macchine ed apparecchi di ogni genere.

L'apertura dell'esposizione avrà luogo l'8 febbraio e continuerà durante almeno due mesi e forse più. Le domande

per esporre dovranno essere stese sopra formulari stampati speciali, che saranno forniti dietro richiesta degli interessati.

A tale scopo bisognerà indirizzarsi al Direttore generale, Ufficio dell'Esposizione, mawson's Building, Mosley-Street a Newcastle on Tyne.

Ogni espositore dovrà pagare 2 scellini e 6 denari per ogni piede quadrato di terreno, senza che il suo contributo possa essere inferiore a 3 sterline.

Tutte le spese di trasporto e d'installazione saranno a carico degli espositori.

Case d'importazione di prodotti italiani in Buenos-Ayres. — La Camera di Commercio italiana in Buenos-Ayres ha pubblicato l'elenco delle principali Case d'importazione di prodotti italiani d'ogni genere in quella città, unendovi anche l'elenco delle Case esportatrici dei prodotti argentini.

Siffatti elenchi sono ostensibili presso il Museo Commerciale di Torino, dove chiunque può prenderne conoscenza.

Petrolio giapponese. — La concorrenza giapponese comincia a farsi sentire in un nuovo ramo industriale, come ciò è constatato dal console generale americano in Kanaghawe (Giappone), signor Mc Ivor, nel suo rapporto al Ministero degli Esteri. La produzione del petrolio nel Giappone cresce d'anno in anno; e se la Russia e l'America importano ancora del petrolio in questo paese, non è lontano il giorno in cui il Giappone non solo provvederà al suo consumo interno con le sue ricchissime sorgenti, ma in cui esso entrerà in concorrenza per l'esportazione con gli altri paesi produttori di petrolio.

La produzione di questo articolo nell'anno 1884 fu calcolata di 1,172,778 galloni, e crebbe nel 1894 a 9,054,458 galloni. Le Società indigene che hanno intrapreso lo sfruttamento delle sorgenti, a causa del buon prezzo della mano d'opera, ottengono enormi guadagni, tanto che si poterono accordare dividendi del 113 0|0!

Bruxelles Porto di mare. — Si è più volte parlato del progetto, in gestazione da gran tempo nel Belgio, per collegare Bruxelles al mare mediante un canale attraverso la pianura di Tous e Taxis, che porterebbe i *docks* quasi nel centro della capitale.

La realizzazione di tale disegno sembra ora prossima, perchè in una recente riunione della Commissione per le costruzioni marittime, il Ministro De Smet de Naeyer dichiarò di accettare le modificazioni proposte e le concessioni domandate dal Municipio.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici (1° aprile). — Appalto * per la costruzione del tronco Poggio Rusco-San Felice della linea Bologna-Verona e per la costruzione dei meccanismi fissi.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Drì Francesco, da Tricesimo, i lavori d'ampliamento magazzino merci in stazione di Udine, col ribasso del 25 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Paolo Petracco, da S. Vito al Tagliamento, i lavori di completamento del tronco Casarsa-Spilimbergo, col ribasso del 18 0|0;

Alla Ditta D'Aloia Francesco, di Spinazzola, i lavori di ampliamento della stazione di Fabriano, col ribasso del 26.15 0|0.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 15 gennaio). — Colla Ditta Zaccheo di Novi per esecuzione lavori di raddoppio del binario d'accesso dalla stazione di Novi a quella di Novi S. Bovo:

Colla Ditta Pozzallo G. Batta di Bussoleno per costruzione di uno sperone a sostegno di falda rocciosa in distacco a monte dell'imbocco Ovest della Galleria del Molino (Linea Bussoleno-Confine Francese).

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Torino (25 gennaio, ore 11, fatali). — Appalto per la ordinaria sistemazione e manutenzione delle vie, piazze e parte selciata dei corsi e dei sobborghi, in due lotti: 1° lotto, importo ridotto L. 46,500; 2° lotto, L. 52,980.

Deputazione Provinciale di Cagliari (26 gennaio, ore 12, definitivo). — Appalto delle opere e provviste per l'apertura e la costruzione del quarto tronco della strada provinciale di serie n. 52, compreso tra l'abitato di San Vito ed il Rio « *S'acqua callenti* » in territorio di Villasalto. Importo L. 283,235.42. Cauz. L. 1700.

Municipio di Cosenza (3 febbraio, ore 12, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione della condotta delle acque potabili dalle sorgenti del Crati (Zumpo) al serbatoio di carico in Cosenza. Importo L. 611,241.95. Cauz. L. 30,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Genn. 9	Genn. 16
Azioni Ferrovie Biella	L.	500	508
» » Mediterranee	»	507	505.50
» » Meridionali	»	664.50	670
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	372	372
» » » (2ª »)	»	352	352
» » Secondarie Sarde	»	278	278
» » Sicule	»	585	585
Buoni Ferrovie Meridionali	»	540.50	539
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	292	290.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	317	316
» » Gottardo 4 °/o	»	101.40	101.50
» » Mediterranee 4 0|0	»	495	499.50
» » Meridionali	»	305	305.75
» » Meridionali Austriache	»	388.50	390
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	306.50	307
» » » 2ª emiss.	»	282	282
» » Pontebba	»	468	459
» » Sarde, serie *A*	»	291.50	297
» » » serie *B*	»	288	292
» » » 1879	»	292.50	295
» » Savona	»	317	320
» » Secondarie Sarde	»	427	430
» » Sicule 4 0|0 oro	»	470	470
» » Tirreno	»	460	460
» » Vittorio Emanuele	»	315.50	320.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

24 gennaio. — **Tramvie e Ferrovie elettriche Varesine.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 1|2 in Varese.

21 febbraio. — **Società delle Ferrovie Centrali Venete.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13.30 nella sede sociale in Padova (Stazione Santa Sofia).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Verona-Caprino-Garda. — Dal 2 gennaio sono pagate le obbligazioni della serie estratta n. 2165.

Ferrovie economiche Bari-Barletta. — Distinta delle obbligazioni estratte e rimborsabili dal 2 corrente:

N. 139 783 2025 2159 3833 4064.

Ferrovia Sicula Occidentale (*Palermo-Marsala-Trapani*). — Distinta delle obbligazioni estratte:

N. 1145 1254 1756 3335 3499 4333
4890 4979 5786 5985 6396 10141
11138 11242 11936.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Gennaio 1897.* — *19ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4608	4407	+ 201	1101	1298	— 197
Media.	4427	4407	+ 20	1281	1225	+ 56
Viaggiatori	1,048,598 95	1,023,174 46	+ 25,419 49	69,429 24	64,267 84	+ 5,161 40
Bagagli e cani. . . .	50,003 68	48,712 42	+ 1,291 26	2,203 12	1,599 93	+ 603 19
Merci a G.V. e P.V. acc.	255,282 97	272,672 41	— 17,389 44	10,470 69	13,417 62	— 2,946 93
Merci a P. V. . . .	1,299,181 68	1,412,237 17	— 113,055 49	60,079 33	52,587 19	+ 7,492 14
TOTALE .	2,653,062 28	2,756,796 46	— 103,734 18	142,182 38	131,872 58	+ 10,309 80
	Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 10 Gennaio 1897.*					
Viaggiatori	26,281,767 31	26,451,939 55	— 170,172 24	1,698,146 26	1,684,802 36	+ 13,343 90
Bagagli e cani. . . .	1,282,806 36	1,229,239 92	+ 53,566 44	50,137 48	48.815 47	+ 1,322 01
Merci a G.V. e P.V. acc.	6,763,592 69	6,513,438 31	+ 250,154 38	295,472 27	296,441 93	— 969 66
Merci a P. V. . . .	33,489,647 57	32,432,079 41	+1,057,568 16	1,413,524 57	1,344,139 63	+ 69,384 94
TOTALE .	67,817,813 93	66,626,697 19	+1,191,116 74	3,457,280 58	3,374,199 39	+ 83,081 19
	Prodotto per chilometro.					
della decade	575 75	625 55	— 49 80	129 14	101 60	+ 27 54
riassuntivo	15,319 14	15,118 38	+ 200 76	2,698 89	2,754 45	55 56

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 36ª Decade — dal 21 al 31 Dicembre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,077,124.29	46,041.24	933,321.22	1,728,236.28	24,991.87	3,809,714.90	4,247.00
1895	1,036,838.48	41,146.03	351,221.64	1,223,360.81	13,974.80	2,666,541.76	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 40,285.81	+ 4,895.21	+ 582,099.58	+ 504,875.47	+ 11,017.07	+ 1,143,173.14	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	37,813,124.96	1,885,693.12	13,524,064.02	45,392,259.91	417,268.01	99,032,410.02	4,247.00
1895	37,951,876.22	1,784,758.46	12,287,706.84	43,691,231.31	422,886.11	96,138,458.94	4,215.00
Differenze nel 1896	— 138,751.26	+ 100,934.66	+ 1,236,357.18	+ 1,701,028.60	— 5,618.10	+ 2,893,951.08	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	75,441.51	1,300.22	25,508.75	141,320.71	901.50	244,472.69	1,359.88
1895	73,065.84	1,123.16	22,004.68	113,371.96	1,357.04	210,922.68	1,391.87
Differenze nel 1896	+ 2,375.67	+ 177.06	+ 3,504.07	+ 27,948.75	— 455.54	+ 33,550.01	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	2,662,956.97	70,054.42	901,257.95	3,990,730.49	46,221.44	7,671,221.27	1,359.88
1895	2,630,242.78	66,335.65	846,176.73	3,776,220.82	47,415.35	7,366,391.33	1,343.62
Differenze nel 1896	+ 32,714.19	+ 3,718.77	+ 55,081.22	+ 214,509.67	— 1,193.91	+ 304,829.94	+ 16.26

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
723.07	513.20	+ 209.87	19,030.84	18,620.60	+ 410.24

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

17ª Decade — Dall'11 al 20 Dicembre 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	80,819.00	1,672 00	9,188.00	143,805.00	721.00	236,205.00	616.00	383.00
1895	84,669.00	1,449.00	10,658.00	119,758.00	801.00	217,335.00	616.00	353.00
Differenze nel 1896	— 3,850.00	+ 223.00	— 1,470.00	+ 24,047.00	— 80.00	+ 18,870.00	»	+ 30.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1896.								
1895-96	1,574,037.00	31,624.00	172,355.00	2,146,691.00	19,813.00	3,944,520.00	616.00	6,403.00
1894-95	1,621,270.00	34,261.00	185,869.00	2,054,444.00	22,131.00	3,917,975.00	616.00	6,360.00
Differenze nel 1896	— 47,233.00	— 2,637.00	— 13,514.00	+ 92,247.00	— 2,318.00	+ 26,545.00	»	+ 83.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	30,912.00	488.00	2,869.00	35,441.00	798.00	70,508.00	484.00	146.00
1895	36,164 00	543.00	3,289.00	29,900.00	113.00	70,009.00	484.00	145.00
Differenze nel 1896	— 5,252.00	— 55.00	— 420.00	+ 5,541.00	+ 685.00	+ 499.00	»	+ 1.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1896.								
1895-96	606,750.00	10,195.00	47,111.00	391,447.00	3,826.00	1,059,329.00	484.00	2,189.00
1894-95	605,039.00	8,925.00	43,702.00	346,964.00	4,370.00	1,009,000.00	484.00	2,085.00
Differenze nel 1896	+ 1,711.00	+ 1,270.00	+ 3,409.00	+ 44,483.00	— 544.00	+ 50,329.00	»	+ 104.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	3,088.00	114.00	410.00	906.00	»	4,518.00	23.00	196.00
1895	3,078.00	118.00	350.00	594.00	»	4,140.00	23.00	180.00
Differenze nel 1896	+ 10.00	— 4.00	+ 60.00	+ 312.00	»	+ 378.00	»	+ 16.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1896.								
1895-96	54,785.00	1,901.00	3,800.00	10,759.00	28.00	71,273 00	23.00	3,099.00
1894-95	53,468 00	1,989.00	3,745.00	7,981.00	28.00	67,211 00	23.00	2,922.00
Differenze nel 1896	+ 1,317.00	— 88.00	+ 55.00	+ 2,778.00	»	+ 4,062.00	»	+ 177.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		Ia e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*				
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
	Par.	1 41 p.	2 28 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranso				
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.	
		(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.	2 24 a.	3 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	»	8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 43 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa	—	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna	—		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze	—	—	6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—	12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli	Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2))	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori. Dirett. propr. responsabile

ANNO XXX. Sabato, 23 Gennaio 1897 NUM. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'INCHIESTA SULLE SPESE
DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

(*Cont. e fine — V. num. 3*).

Per le cause delle maggiori spese sostenute per la costruzione degli altri quattro tronchi, si rinvia al già citato allegato n. 2. Qui si noterà soltanto che l'Amministrazione, mentre sapeva, come risulta dagli atti, essere la Impresa Ferroni-Fratti sommamente litigiosa, pur tuttavia non la escluse, come avrebbe dovuto, dall'appalto per la costruzione del secondo tronco Stradella-Fermiani-Fognano, del quale la detta Ditta rimase deliberataria. Così avvenne che, poco dopo concluso, il contratto dovè essere risoluto, accordando alla Impresa stessa per tale risoluzione un compenso d'nn mezzo milione di lire.

Un'altra osservazione che si deve fare si riferisce al quinto tronco Fantino-Crespino, pel quale, in seguito a richieste di compenso fatte dall'Impresa, si propose dall'Amministrazione che quei compensi venissero parzialmente accolti, suddividendoli in due categorie, cioè compensi per *diritto* e compensi per *equità.* Ora il Consiglio di Stato, interpellato al riguardo, nella seduta 14 luglio 1893 fece rilevare « il » possibile pregiudizio che ne poteva derivare allo Stato per » la distinzione introdotta fra le due categorie di compensi, » cioè in linea di diritto ed in linea di equità, distinzione » che sembra inammessibile secondo le nostre leggi, in» quantochè non dovrebbesi aggiudicare altro compenso, se» nonchè quello che risulta dall'applicazione logica e giuri» dica del contratto ».

A questo rilievo la Commissione dichiara di far piena adesione.

Si ricorderà infine come per l'8° tronco di questa linea si sia esperimentato il sistema dei piccoli lotti, il quale riuscì soddisfacente per ogni riguardo, come venne già detto nel paragrafo delle « Considerazioni generali ».

Linea Gozzano-Domodossola. — Questa linea, della lunghezza di m. 54,251, fu posta all'appalto per la somma di L. 11,869,989, e importò la spesa di L. 23,459,684 con una differenza in più su quella preventivata di L. 11,589,695, pari a circa il 97 per cento.

L'ultimo dei 5 tronchi in cui è divisa questa linea avendo costato L. 506,635 meno del preventivo appalto, ne consegue che il maggior costo effettivo degli altri 4 tronchi fu di lire 12,096,330, di cui più di 8 milioni si riferiscono al quarto tronco, così l'importo di questo risultò più che triplicato.

Dall'esame dei documenti riguardanti i detti 4 tronchi è risultato che il citato maggior costo di 12 milioni deve ritenersi quasi esclusivamente dovuto ad una cattiva predei progetti parazione d'appalto, come meglio può rilevarsi dalle singole Relazioni parziali lette nella seduta 30 giugno prossimo passato.

Un'altra causa di maggiore spesa è da attribuirsi ai ritardi avvenuti nei pagamenti, poichè per cagione di questi ritardi all'Impresa del 4° tronco venne pagata a solo titolo d'interessi l'enorme somma di L. 1,658,987.

Linea Succursale dei Giovi. — Il preventivo d'appalto di questa linea divisa in due tronchi e lunga m. 23,918, ammontava a L. 24,980,000. Essa costò già al Pubblico Erario L. 74,830,086; inoltre pel primo tronco sono tuttora pendenti due giudizi, di cui uno per questioni tecniche dinanzi ad un collegio arbitrale ed uno per questioni legali avanti al tribunale, e siccome per le une e le altre l'Impresa richiese oltre 13 milioni, così pur troppo è da ritenere che i gravissimi sacrifici sostenuti dallo Stato per la costruzione di questa linea non sieno ancora giunti al loro termine. In ogni modo senza tener conto dell'esito dei detti due giudizi si ebbe già su quella preventivata una maggiore spesa di L. 49,850,086, pari a circa il 200 per 100, ciò che equivale a dire che il costo di questa linea fu tre volte più grande di quello indicato nei progetti appaltati.

La prima causa di questi deplorevoli risultati risiede nella fretta con cui venuero compilati i detti progetti e nelle inattuabili condizioni di tempo e di prezzi unitari che vi erano stabilite.

Infatti, cominciando dal primo tronco, poco dopo aver dato principio ai lavori, l'Impresa sollevò gravi questioni per la provvista dei materiali da costruzione che mancavano nella regione dove dovevano eseguirsi i manufatti. Così ebbe origine il primo stanziamento per maggiori spese, il quale

fu seguito da molti altri, spesso dovuti al timore dell'Amministrazione di vedere sospesi i lavori e sollevate questioni dinanzi ai tribunali.

Un'altra causa delle maggiori spese devesi riconoscere nella condotta della Direzione locale, la quale nei suoi rapporti con l'Impresa e più specialmente « nella liquidazione, » s'ispirò troppo spesso a criteri eccessivamente larghi e non » giustificati nell'applicazione del Capitolato e delle con» venzioni addizionali, sia pel modo con cui furono inter» pretati, sia per l'estensione che vi è stata data al di là » dei limiti del convenuto ».

La parte virgolata fu tolta dalla Relazione di collaudo del tronco in data 30 giugno 1892, dalla quale si rileva che gli accreditamenti discrezionali non permessi alla Direzione locale e da questa tuttavia ammessi, furono dai collaudatori verificati e diffalcati per una somma minima di L. 1,549,645. Si ritiene quindi necessario di richiamare l'attenzione di S. E il Ministro sul detto importantissimo documento per quei provvedimenti che, se non fossero già stati presi, ciò che la Commissione non crede, potessero sembrare opportuni, soggiungendo come anche in questa circostanza si sia avuta una nuova prova dell'insufficienza del controllo esercitato dall'Amministrazione centrale sugli elementi e sulle quantità delle situazioni mensili dei lavori ad essa trasmesse dalle Direzioni locali.

Il secondo tronco ebbe comune col primo la già accennata prima causa di maggiori spese dipendenti dal progetto male studiato e dalle inattuabili condizioni di tempo e di prezzi unitari in esso inserite.

Per questo secondo tronco si deve poi in modo speciale lamentare la mancanza di studi geologici sulla natura dei terreni da attraversare, studi che avrebbero forse portato ad una razionale modificazione del tracciato. Le altre cause che potentemente influirono sull'aumento delle spese risiedono:

a) sul modo tenuto dall'Impresa nel condurre i lavori, specialmente nel tratto detto *difficile*, dove sembra si ponesse ogni studio per mettere la roccia in condizioni tali da produrre pressioni enormi, rigonfiamenti e rotture;

b) nell'avere gli Arbitri creduto di dover prescindere da ogni considerazione della riconosciuta colpa dell'Impresa, condannando l'Amministrazione (dopo che l'Impresa aveva conseguito quel prezzo di lire 3300 al metro lineare di galleria che era stato convenuto per l'intero tunnel e che fu invece applicato alla sua parte meno difficile, con tutto beneficio dell'Impresa stessa) a pagare all'Impresa medesima una somma superiore di *due milioni* a quella che essa Impresa avrebbe dovuto percepire, qualora avesse completamente eseguita l'intera galleria. E notisi che per il compimento di questa, affidata alla Direzione della Mediterranea, lo Stato deve sottostare ad un'ulteriore spesa di 10 milioni di lire.

Linea Sondrio-Colico-Chiavenna. — Questa linea che comprende i due rami, quasi ad angolo retto, Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, ha una lunghezza complessiva di 64,414 metri e venne divisa in quattro tronchi, i quali furono messi all'appalto per L. 4,787,067, mentre il loro costo effettivo fu di L. 8,300,998, con una maggiore spesa di L. 3,313,931, pari a circa il 73 0|0.

Nei lavori di finimento essendosi realizzata un'economia di L. 132,087, ne consegue che il maggior costo effettivo dei detti tronchi fu di L. 3,646,018.

Questo maggior costo fu principalmente dovuto alla precipitazione con cui, in seguito alle troppo vive sollecitazioni ministeriali, si eseguirono gli studi dei progetti. Devesi poi notare che le maggiori spese incontrate per la costruzione di questa linea non furono sufficienti per porla in condizioni tali da poter essere regolarmente esercitata, quindi la somma di quelle maggiori spese dovrà in un non lontano avvenire subire un ragguardevole aumento (veggasi a questo riguardo la Relazione parziale letta nella seduta del 4 luglio ultimo scorso).

Linea Roccasecca-Avezzano. — Della linea Roccasecca-Avezzano non furono esaminati che i primi quattro tronchi; gli altri non essendo ancora stati appaltati. Si deve poi osservare che il quarto tronco, Sora-Balsorano, non figura nell'allegato numero 1, perchè trovandosi ancora in costruzione, la Commissione non potè su di esso formulare alcun giudizio.

I detti tre tronchi misurano la lunghezza di m. 29,839 e vennero appaltati per l'importo di L. 5,550,035. La spesa effettiva sin qui riscontrata per la loro costruzione fu di L. 15,407,938, con una eccedenza sulle somme preventivate di L. 9,857,903, pari a circa il 77 per cento: è quindi da ritenere che a liquidazione compiuta, il loro costo risulterà triplicato.

Questo fatto è, come al solito, principalmente dovuto a grande insufficienza negli studi dei progetti d'appalto, ed alla completa mancanza di assaggi del terreno. Fu per riguardo ad uno di questi tronchi che il Consiglio di Stato, nel suo voto 2 luglio 1884, ebbe ad osservare « come il » primitivo progetto per la costruzione del tronco fosse vi» ziosissimo e tale da implicare assai gravemente la respon» sabilità degli uffiziali da cui fu compilato, nè questa re» sponsabilità dovrebbe rimanere priva di effetto, se pure » vuolsi che simili errori e i conseguenti rilevantissimi danni » non si rinnovino nelle molteplici costruzioni che hanno » luogo per cura del Ministero dei LL. PP. ».

Eppure il Consiglio superiore dei LL. PP. non solo aveva approvato questo progetto, ma nella sua seduta 15 marzo del 1880 ebbe a dichiarare che il progetto stesso era completo e che nulla lasciava a desiderare per gli allegati che lo componevano.

Linea Avellino-Benevento. — La linea Avellino-Benevento, composta dei tre tronchi della lunghezza complessiva di 29,800 metri, venne posta all'appalto per la somma di lire 8,841,126 e costò già all'Erario L. 12,477,899, con una maggiore spesa di L. 3,636,772, pari a circa il 41 per cento. Siccome però nel secondo e terzo tronco sono in corso arbitramenti sui memoriali delle Imprese per l'ammontare di quei 7 milioni e mezzo di lire, così è da ritenere che la detta maggiore spesa risulterà alla fine notevolmente aumentata.

Quanto alle cause di questo maggior costo, esse anche per questa linea risiedono nell'insufficienza di studi nei progetti d'appalto, nella mancanza di assaggi del terreno e di studi geologici ed anche nei ritardi verificatisi nei pagamenti. Inoltre pel secondo e terzo tronco le maggiori spese sono pure da attribuirsi alla variante della stazione di Altavilla, la quale non solo rese necessari maggiori lavori, ma turbò pure l'economia contrattuale di quelli previsti.

Linea Lecco-Como. — La linea Lecco-Como della lunghezza di 36,320 metri venne suddivisa in tre tronchi e messa all'appalto per la somma complessiva di lire 5,990,486. Il suo costo risultò di L. 8,314,144; si ebbe quindi una maggiore spesa di L. 2,323,658. Però essendosi pel 1° tronco verificata un'economia di L. 1305, la maggiore spesa effettiva fu di L. 2,324,963, pari a circa il 39 0|0.

Questa linea venne costruita sotto la direzione della Società per la rete Adriatica, la quale suddivise il 2° tronco in 2 ed il 3° in 4 cottimi. Però in questo caso il sistema dei cottimi non ebbe quell'efficacia riconosciutagli altrove; ma ciò si deve al modo irregolare con cui la detta Società esercitò l'affidatale direzione, irregolarità che venne rilevata dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici nella sua seduta del 4 novembre 1891, n. 1263, e confermata dal Consiglio di Stato col suo voto del 5 febbraio 1892. Un'altra causa delle maggiori spese incontrate devesi attribuire all'imperfetta preparazione dei progetti ed alla mancanza di assaggi del terreno.

Riassunto. — Riassumendo i dati riguardanti le 9 linee prese in esame, si trova che queste linee, della lunghezza di 514 chilometri, furono poste all'appalto per 202,895,029 lire, e costarono sino ad ora L. 352,912,750, con una differenza in più sul preventivo d'appalto di L. 150,017,721, pari a circa il 74 0|0.

Tenendo poi conto che fatta eccezione per la Lecco-Como,

per le altre 8 linee le operazioni di liquidazione sono ancora pendenti, e che per alcune di esse vertono questioni per l'ammontare di diversi milioni, è da ritenere che alla chiusura definitiva dei conti la detta percentuale si troverà notevolmente accresciuta.

Come si è visto, la causa più generale di questi risultati deve attribuirsi all'aver preparato i progetti d'appalto con degli studi assolutamente insufficienti e spesso manifestatisi tali per la eccessiva fretta con cui dall'Amministrazione centrale si volle ch'essi fossero compiuti. Se a questi studi si fossero dedicati la cura e il tempo necessari per la loro buona riuscita, si sarebbero in taluni casi aumentate le quantità di lavoro e conseguentemente le spese previste, ma il più delle volte si sarebbero tolte alle Imprese le basi su cui si poggiarono per richiedere quei compensi che, quasi sempre accordati con troppa larghezza, cagionarono così grave danno alla finanza dello Stato.

Roma, 4 settembre 1896.

La Commissione

Firmati: Inghilleri
Vazio
Mazucoli
De Cupis
Mazzuoli, *relatore*.

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione - Esercizio 1895-96

(*Cont., Vedi N. 2*).

Al personale indicato nel quadro, bisogna aggiungere la forza del personale avventizio, ricavata dalla quantità di giornate da esso saltuariamente prestate in servizio della linea.

Così facendo la forza media del personale avventizio risulta di:

Uomini . . . . N. 652
Donne . . . . » 714

In complesso possiamo ritenere che al 30 giugno 1896 la forza media di tutto il personale (compreso quello delle officine) era la seguente:

Uomini . . . . N. 4806
Donne . . . . » 714

Dal seguente prospetto risulta la spesa del personale ripartita nei vari titoli della contabilità sociale in confronto di quella dell'anno antecedente:

UFFICI E SERVIZI		Spese di personale		Differenza	
		1895-96 Media km. eserc. 1100	1894-95 Media km. eserc. 1047	In più	In meno
Spese generali di ammin. e di esercizio (competenze al personale dell'Ammin. centrale)		758,678.03	653,877.59	104,800.44	»
Servizio della manutenzione	Uffici	118,103.97	100,053.02	18,050.95	»
	Linea	1,529,002.40	1,461,109.98	67,892.42	»
Servizio della trazione . . .	Uffici	59,267.99	100,291.72	»	41,023.73 (1)
	Personale depositi locom.	787,042.87	726,346.21	60,696.66	»
Servizio del movimento e traffico	Uffici	118,294 84	102,180.33	16,114.51	»
	Stazioni . . .	1,201,681.47	1,155,804.60	45,876.87	»
	Convogli . . .	367,691.30	360 487.23	7,204.07	»
	Telegrafi. . .	33,393.66	30,173.27	3,220.39	»
Totali		4,973,156.53	4,690,323.95	323,856 31	41,023.73
Aumento sull'esercizio precedente				282,832.58	

(1) Detta differenza è dipendente dalla nuova ripartizione delle spese del personale degli uffici, adottata dal 1° luglio 1895.

Perchè possiate rilevare in qual modo la maggiore spesa di L. 282,832.58 si ripartì nelle diverse categorie di compenso accordate al personale giusta i nostri regolamenti oltre lo stipendio fisso, vi rassegniamo il seguente prospetto:

Indicazioni	Spesa del personale addetto all'esercizio: Stipendi o paghe	Lavoro straordinario	Malaria	Servizio notturno	Indennità speciale	Alloggio	Premi	Percorrenze	Trasferte e traslochi	Gratificazioni sussidi, ecc.	Totale	Media annuale dei chilometri in esercizio	Spesa media annuale per chilometro di linea
Totale dell'esercizio 1894-95 .	3,632,203.36	113,928.89	129,445.48	93,699.25	28,058.13	26,360.50	242,954.73	141,338.60	181,400.57	100,934.44	4,690,323.95	1047	4,479.77
Totale dell'esercizio 1895-96 .	3,934,855.66	80,573.55	137,395.55	100,433.71	25,900.04	28,406.04	238,707.51	143,931.76	162,814.80	120,637.91	4,973,156.53	1100	4,521.05
Differenze nell'anno 1895-96	+ 302,152.30 (1)	— 33,355.34	+ 7,950.07 (2)	+ 6,734.46 (3)	— 2,158.09	+ 2,045.54	— 4,247.22	+ 2,593.16 (4)	— 18,585.77	+ 19,703.47	+ 282,832.58	+ 53	+ 41.28

(1) L'aumento nell'ammontare delle paghe è dovuto alla spesa del personale destinato alla manutenzione dei nuovi tronchi complementari, nonchè alla spesa degli avventizi assunti durante l'anno per lavori eccezionali, e più specialmente pel ricarico e risanamento della massicciata.
(2) La spesa in più verificatasi nell'ammontare dell'indennità di malaria è dovuta all'apertura dei nuovi tronchi di linea.
(3) L'aumento che si riferisce al capitolo « Servizio notturno » proviene dal maggior numero di chilometri in esercizio durante l'anno.
(4) Anche la differenza in più che si nota nel capitolo « Percorrenze » è dovuta al maggiore sviluppo della rete.

Dagli elementi risultanti dai prospetti più sopra esposti si possono trarre le seguenti deduzioni:

I. La spesa media del personale per ciascun chilometro di linea, escluso quello delle officine, fu di lire 4521.05, cioè presso a poco eguale a quella dell'anno antecedente, benchè si fosse dato largo sviluppo ai lavori per il ricarico e il risanamento della massicciata

II. Il personale stabile, provvisorio ed avventizio compreso quello delle officine risponde per chilometro di linea a:

Uomini 4.37
Donne 0.64

senza tener conto del servizio dello Stretto di Messina.

II. — Esercizio della Rete.

§ 1. — Traffico.

Lo sviluppo complessivo della Rete, escluso il servizio dello Stretto di Messina, al 30 giugno del 1896 era di km. 1100, come alla stessa data dello scorso anno.

La lunghezza media di tutte le linee ferroviarie esercitate al 30 giugno 1896, risulta quindi (vedasi prospetto n. 1) di km. 1100.

Il prodotto lordo depurato dalle sole tasse erariali e di bollo ascese complessivamente, nell'esercizio 1895 96 come si rileva dal prospetto n. 3, a L. 9,869,881.62 e cioè a L. 8972.62 per ogni chilometro di linea esercitato.

Sul prodotto complessivo dell'esercizio antecedente, in L. 9,436,145.42 si è avuto così un aumento di L 433,736.20 corrispondente a L 394.30 per chilometro.

Ripartendo il prodotto totale tra la Rete principale e la complementare si ha:

Per la Rete principale: l'ammontare di L 7,793,740 85 corrispondente a L. 12,652.17 per chilometro;

Per la complementare: l'ammontare di L. 2,076,140.77 corrispondente a L 4289.55 per chilometro.

Mettendo a confronto le cifre suddette con quelle relative all'esercizio antecedente 1894-95, si rileva che per la Rete principale si ebbe una diminuzione di L. 157,352.45, corrispondente a L. 255.44 per chilometro, mentre per le linee complementari si ottenne il considerevole aumento di L. 591,088 65 uguale a L. 1221.26 per chilometro.

In conseguenza il prodotto medio chilometrico è sceso per la Rete principale da L. 12,907.66 a L. 12,652.17 mentre quello delle linee complementari è aumentato da L. 3445.60 a L. 4289.55.

Venendo ora a ripartire il prodotto di tutta la Rete nelle varie categorie di trasporti ed a metterlo in confronto con quello del decorso esercizio 1894-95 si ottengono i seguenti risultati:

Ripartizione dei prodotti della Rete principale depurati dalle tasse erariali.

Categorie dei trasporti	Prodotto del 1895-96 km. esercitati 613	Prodotto del 1894 95 km. esercitati 616	Differenza in più	Differenza in meno
Viaggiatori	3,209,221.69	3,227,723.51	»	18,501.82
Bagagli e cani	72,148.73	71,935.87	212.86	»
Merci a grande velocità	353,498.22	370,516.84	»	17,018.62
Merci a piccola velocità accelerata	389,098.77	441,850.52	»	52,751.75
Merci a piccola velocità ordinaria	3,721,103.55	3,794,985.58	»	73,882.03
Prodotti indiretti	48,669.89	44,050.98	4,618.91	»
	7,793,740.85	7,951,093.30	4,831.77	162,184.22
Diminuzione sull'esercizio precedente			157,352.45	

Ripartizione dei prodotti delle linee complementari depurati dalle tasse erariali.

Categoria dei trasporti	Siracusa-Licata: Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 218 — Media 218	Siracusa-Licata: Prodotto del 1894 95 Km. in eserc. 218 — Media 218	Siracusa-Licata: Differenza in più	Siracusa-Licata: Differenza in meno	Valsavoia-Caltagirone: Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 67 — Media 67	Valsavoia-Caltagirone: Prodotto del 1894-95 Km. in eserc. 67 — Media 67	Valsavoia-Caltagirone: Differenza in più	Valsavoia-Caltagirone: Differenza in meno	Messina-Patti-Termini: Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 195 — Media 142	Messina-Patti-Termini: Prodotto del 1894-95 Km. in eserc. 195 — Media 142	Messina-Patti-Termini: Differenza in più	Messina-Patti-Termini: Differenza in meno
Viaggiatori	233,273.77	278,900.76	4,373.01	»	128,937.87	132,389.74	»	3,451.87	795,524.87	495,689.66	299,835.21	»
Bagagli e cani	4,641.21	4,124.93	516 28	»	1,413.93	1,365.33	48.60	»	15,347.22	3,980.96	11,366.26	»
Merci a grande velocità	16,979.05	15,943.11	1,035.94	»	7,473.97	7,241.30	232.67	»	69,040.73	37,858.85	31,181.88	»
Merci a piccola velocità accelerata	9,370.90	8,235 51	1,135 36	»	13 392.07	20,367.67	»	6,975.60	164,743 49	100,631.14	64,112.35	»
Merci a piccola velocità ordinaria	154,895.20	103,061.10	51,834 10	»	58,722 66	72,988.42	»	14,265.76	322,810.20	176,100 63	146,709.57	»
Prodotti indiretti	1,456.11	1,717.16	»	261.05	852.41	1,197.16	»	344.75	5,819.86	6,016 34	»	226.48
Totali	470,616.24	411,982.60	58,894.69	261 05	210,792.91	235,549.62	281.27	25,037.98	1,373,286.37	820,307.58	553,205.27	226.48

Categoria dei trasporti	Licata al Porto e al Molo: Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 2 — Media 2	Licata al Porto e al Molo: Prodotto del 1894-95 Km. in eserc. 2 — Media 2	Licata al Porto e al Molo: Differenza in più	Licata al Porto e al Molo: Differenza in meno	Siracusa Siracusa Porto: Prodotto del 1095-96 Km. in eserc. 2 — Media 2	Siracusa Siracusa Porto: Prodotto del 1894-95 Km. in eserc. 2 — Media 2	Siracusa Siracusa Porto: Differenza in più	Siracusa Siracusa Porto: Differenza in meno	Linee complementari riunite: Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 484 — Media 484	Linee complementari riunite: Prodotto del 1894-95 Km. in eserc. 484 — Media 484	Linee complementari riunite: Differenza in più	Linee complementari riunite: Differenza in meno
Viaggiatori	»	»	»	»	»	»	»	»	1,207,736.51	906,980.16	300,756.35	»
Bagagli e cani	»	»	»	»	»	»	»	»	21,402.36	9,471.22	11,931.14	»
Merci a grande velocità	»	»	»	»	»	»	»	»	93,493 75	61,043.26	32.450.49	»
Merci a piccola velocità accelerata	6.03	»	6 03	»	»	»	»	»	187,512 49	129,234 35	58,278.14	»
Merci a piccola velocità ordinaria	18,167 69	15,993.42	2,174.27	»	2,561 89	1,141.18	1,420 71	»	557,157 64	369,284.75	187,872.89	»
Prodotti indiretti	4.82	5.06	»	0.24	704.82	72.66	632.16	»	8,838.02	9,038.38	»	200.36
Totali	18,173.54	15,998.48	2,180.30	0.24	8,266.71	1,213.84	2 052.87	»	2,076,140.77	1,485,052.12	591,289.01	200.36
Aumento sull'esercizio precedente											591,088.65	

Ripartizione dei prodotti per linea, depurati dalle tasse erariali.

Numero progressivo dei tronchi	LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media dei tronchi di linea	Prodotto medio per chilometro						Differenze	
			Esercizio 1895-96					Esercizio 1894-95		
			Viaggiatori	Bagagli gr. e piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Prodotti indiretti	Totale		in più	in meno
	Rete principale.									
1	Messina (Porto)-Catania (Porto)	96	9,724 —	3,487 —	6,588 —	85 —	19,884 —	23,800 —	»	3,916 —
2	Santa Caterina-Catania	115	5,292 —	746 —	10,469 —	29 —	16,536 —	15,499 —	1,037 —	»
3	Santa Caterina-Roccapalumba	57	2,505 —	684 —	2,047 —	19 —	5,255 —	6,451 —	»	1,196 —
4	Santa Caterina-Aragona-Caldare	65	2,916 —	439 —	4,829 —	34 —	8,218 —	9,114 —	»	896 —
5	Canicattì-Licata	46	1,583 —	299 —	3,762 —	20 —	5.664 —	7,162 —	»	1,498 —
6	Aragona-Caldare-Porto Empedocle (Porto)	20	3,284 —	390 —	12,503 —	13 —	16.190 —	14,277 —	1,913 —	»
7	Aragona-Caldare-Termini	88	3,906 —	1,025 —	4,758 —	36 —	9,725 —	9,031 —	694 —	»
8	Termini-Palermo (Porto)	43	11,027 —	2,471 —	10,808 —	652 —	24.958 —	21,237 —	3,721 —	»
9	Catania-Siracusa	86	4,402 —	1,261 —	1,715 —	17 —	7,395 —	6,473 —	922 —	»
	Rete complementare.									
10	Licata-Siracusa	218	1,299 —	142 —	711 —	6 —	2,158 —	1,881 —	277 —	»
11	Valsavoia-Caltagirone	67	1,925 —	332 —	876 —	13 —	3,146 —	3,497 —	»	351 —
12	Messina-Patti-Termini	195	4,079 —	1,277 —	1,656 —	29 —	7,041 —	5,734 —	1,307 —	»
13	Licata Porto e Molo	2	»	3 —	9,084 —	2 —	9,089 —	7,996 —	1,093 —	»
14	Siracusa al Porto	2	»	» —	1,281 —	352 —	1,633 —	570 —	1,063 —	»
	Stretto di Messina.									
15	Messina (Porto)-Reggio (Porto)	15	4.836 —	809 —	1,325 —	2 —	6,972 —	4,805 —	2,167 —	»
16	Messina (Porto)-Villa San Giovanni	8	5,144 —	229 —	»	2 —	5,375 —	»	5,375 —	»

Dai prospetti anzidetti facilmente si rileva, che mentre nei prodotti della Rete principale si ebbe una certa diminuzione, verificatasi in quasi tutte le categorie dei trasporti, viceversa nella Rete complementare si ebbe un forte aumento che si riscontra in ogni categoria di traffico.

Le ragioni della diminuzione che si riscontra nei prodotti della Rete principale, vanno ricercate nello spostamento di traffico tra la Rete principale stessa e quella complementare, spostamento che si è verificato in seguito alla completa apertura all'esercizio della linea Messina-Patti-Termini, la quale abbreviando il percorso tra Messina e Palermo ha chiamato a sè parte di quel traffico che si effettuava sulla Rete principale.

Diremo anzi che per effetto di tale spostamento la diminuzione che si riscontra nei prodotti della Rete principale, alle categorie viaggiatori e piccola velocità ordinaria, sarebbe stata certamente maggiore se nei primi dell'esercizio 1895-96, non si fossero verificati nelle linee della sola Rete principale, gli straordinari trasporti militari occasionati dalle grandi manovre di campagna, avvenute nei dintorni di Castrogiovanni e di Vallelunga. (*Continua*).

IL RIORDINAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE DI TORINO

La Società degli Ingegneri e Architetti di Torino, interessandosi della stazione in Valdocco di Torino e di quelle esistenti in rapporto alle condizioni generali della città e specialmente riguardo al piano edilizio della città stessa, aveva nominato una Commissione, composta degli ingegneri R. Brayda, G. B. Ferrante, C. Nicolello, E Ovazza, G. Porro e G. Tonti coll'incarico di studiarne l'argomento e quindi riferirne il risultato.

Il 13 corrente la Società tenne un'adunanza in proposito, nella quale, premessi alcuni schiarimenti dati dall'egregio Presidente, ing. comm. C. Frescot, in linea di massima, l'ing. Ovazza diede lettura della sua elaborata relazione, accompagnandola da verbali maggiori informazioni. Non essendosi esaurito nel detto giorno l'argomento, si rimandò la discussione ad una prossima seduta. Frattanto ecco la Relazione dell'ing Ovazza:

Il piano edilizio di Torino
in rapporto al progetto della nuova Stazione ferroviaria della città ed alla sistemazione delle esistenti.

Parecchi anni or sono, e precisamente nel 1887, la nostra Società ebbe già ad occuparsi dell'importantissima questione del « Riordinamento delle Stazioni ferroviarie di Torino ».

Non sarà qui inutile riepilogare per sommi capi la discussione che si fece allora su questo tema e ricordare le discussioni a cui si addivenne.

Allora il compianto ing. Bignami si era assunto il compito di illustrare il progetto dell'ingegnere Massa, che era in istudio presso l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Questo progetto, partendo dall'idea che le stazioni, sia dei viaggiatori che quelle delle merci, è conveniente si spingano dalla periferia fin nel centro dell'abitato, consisteva nel mantenere l'attuale Stazione di P. N. dove e come oggi si trova; creare una stazione di smistamento oltre la barriera di Nizza, allacciata colle linee di Genova, di Francia e di Milano; abolire lo scalo delle merci a P. S, mantenendo quello dei viaggiatori; costrurre una nuova stazione (al piano della campagna) nei terreni bassi sulla sponda destra della Dora, vicino all'attuale Stazione Succursale; infine collegare questo nuovo scalo con quello di P. N. mediante una linea che percorrerebbe tutto il lato Ovest in galleria, lasciando così libera la viabilità e lo svolgimento della fabbricazione nella parte alta della città.

Il socio Tonso presentava egli pure un progetto identico nel concetto generale, ma che differiva dal primo in quanto che il servizio merci a piccola velocità, tolto dalla Stazione centrale, si sarebbe portato presso alla Stazione di smistamento; il piano del ferro della Stazione stessa e della sua linea d'accesso verrebbe abbassato e portato in galleria, permettendo l'unione dei due borghi, di S. Salvatore e di S. Secondo; inoltre la Stazione del Nord, invece di venire abbassata al piano della campagna, conserverebbe l'attuale livello della strada ferrata in quella località, ed il tratto in galleria verso Ovest e Sud-Ovest sarebbe anche più lungo che nel precedente progetto.

Un altro progetto infine era pure venuto in discussione, quello dell'ingegnere Borgatta, il quale voleva addirittura sopprimere le due attuali Stazioni, di P. N. e di P. S., per formarne una principale (inferiore di m. 4,50 al livello del terreno naturale) per viaggiatori e merci in quella zona di terreno che sta fra le nuove officine ferroviarie e la linea di Susa; una di smistamento al Lingotto, di fronte alla direzione di via Roma, prolungata, ed infine una piccola Stazione Succursale in Valdocco, poco a Nord dell'attuale.

L'edificio di Porta Nuova sarebbe destinato ad altri usi e ridotto in modo da permettere il prolungamento di via Roma.

Il Borgatta proponeva poi la formazione di una Rete generale di Tramways per i viaggiatori e le merci a grande velocità, la quale Rete collegasse i vari punti della città colla nuova Stazione, distante di circa 1300 metri dalla attuale.

In seno alla nostra Società si discussero questi vari progetti, e si finì col votare il seguente Ordine del giorno:

« La Società degli Ingegneri ed Industriali di Torino:

« Considerando che il transito di merci si collega all'affluenza del movimento commerciale, eppercìò la città di Torino deve vigilare perchè non se ne svii;

« Considerando che lo stato attuale della stazione di P. S. e della Succursale rende urgente qualche provvedimento per il miglior servizio del commercio;

« Considerando che, senza escludere l'opportunità di più facili comunicazioni fra i borghi di S. Salvario e S. Secondo, sorge fin d'ora

la necessità di rimuovere l'ostacolo all'ampliazione edilizia della regione di P. S.;

« Fa voti perchè si venga presto ad accordi tra il Governo, il Municipio e la Direzione della Società esercente della Rete Mediterranea, per la pronta formazione di una stazione di smistamento e per la formazione di conveniente Stazione fra la Dora e il corso Regina Margherita, lasciando impregiudicata la possibilità di ottenere l'abbassamento del tronco di ferrovia Barriera di Nizza-Stazione di P. N., per le più facili comunicazioni edilizie di quella regione ».

Si propose in seguito la nomina di una Commissione perchè studiasse il lato rimasto insoluto della questione, ma non risulta che tale proposta abbia avuto alcun seguito.

Invece i voti espressi nell'Ordine del giorno sovracitato furono in massima accolti dalla Amministrazione, a cui erano diretti, e dal Governo, a cui spetteva ogni definitiva decisione, ed ebbero un principio di esecuzione.

Poichè la necessità più urgente provata dal servizio ferroviario era quella di liberare la Stazione di Porta Nuova dalle manovre dei treni che ad essa affluivano, restituendo al servizio merci locale, allora molto intenso, gran parte dei binari e dei piazzali che ne erano stati sottratti, il Regio Governo, nel 1888, approvava il progetto di massima presentato dalla Società Mediterranea, per la costruzione di una Stazione di smistamento nella regione del Lingotto, fra gli stradali di Nizza e di Stupinigi, poco oltre la cinta daziaria, ed accordava i fondi occorrenti per l'esproprio generale dei terreni necessari per la Stazione medesima, ed all'esecuzione di parte dei relativi impianti, nonchè quelli necessari per l'impianto di una linea a semplice binario per comunicazione diretta collo Scalo merci di Porta Nuova, estendendo però la zona d'esproprio per tale linea a tutta la larghezza occorrente per costrurla a doppio binario, e perchè la medesima, insieme alla adiacente linea attuale per Genova, potesse in seguito abbassarsi convenientemente in trincea, in modo da facilitare la formazione di comunicazioni trasversali fra la via Nizza e la strada di Stupinigi, secondo intelligenze passate col Municipio.

Mentre i lavori allora approvati vennero tosto eseguiti, rimase però sospeso l'abbassamento della linea per Porta Nuova, perchè collegato coll'abbassamento della linea di circonvallazione fra Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa, che richiedeva una spesa ingente, mentre non potevasi classificare fra i lavori che allora si potessero dimostrare urgenti. Per tale sospensione si dovette allora rinunciare altresì alla costruzione di una linea diretta di comunicazione fra la Stazione di smistamento e la linea per Modane e per Milano, arrecando con ciò una notevole limitazione alla utilità della nuova Stazione di manovra.

Più tardi, e cioè nella primavera del 1892, la costruzione di tale linea di raccordo formò oggetto di nuove pratiche dell'Amministrazione Ferroviaria, e venne concordata coll'Amministrazione Municipale e con altre Autorità cittadine, in una conferenza tenuta presso la R. Prefettura, determinandosi di costrurla in via transitoria al piano di campagna, espropriando però una zona di sufficiente larghezza da poterla poi abbassare quando si potessero pure abbassare le altre due linee del triangolo. Ma anche tali accordi non ebbero allora esecuzione per ragioni che sfuggirono alla Commissione.

Pure, nell'anno 1888, mentre era approvato l'impianto della Stazione di smistamento, il R. Governo approvava altro progetto della Amministrazione Ferroviaria per l'impianto di un nuovo Scalo merci P. V nella località di Valdocco a Nord della ferrovia di Milano, e limitato fra le vie Savigliano e Bonzanigo ed il ponte sulla Dora, nell'allargamento del quale, allora di recente costruzione, si doveva stabilire un binario indipendente di diretta comunicazione collo scalo merci della Stazione Succursale, di cui il nuovo Scalo doveva formare una dipendenza.

Il progetto del nuovo Scalo merci P. V. comprendeva una parte notevole degli impianti, che dovranno costituire lo Scalo completo della nuova grande Stazione Nord di Torino, e la loro costruzione era già stabilita al livello definitivo che si è quello stesso del vicino ponte sulla Dora. Nello stanziamento proposto dall'Amministrazione Ferroviaria ed accordato dal Governo si compresero pure le spese per l'intero esproprio dei terreni posti a Nord della linea ferroviaria, e tali terreni furono effettivamente allora acquistati e posti a disposizione della ferrovia.

Lo stesso Decreto, che accordava i detti espropri ed i fondi relativi insieme a quelli per l'impianto del nuovo Scalo, dichiarava pure l'utilità pubblica per l'esproprio di tutte le altre aree a Sud della ferrovia, occorrenti per la costruzione del nuovo fabbricato passeggieri e per lo Scalo merci G. V.; ma non ritenendosi tali impianti di necessità immediata, si differiva l'erogazione dei fondi per gli espropri stessi.

L'Amministrazione Ferroviaria intanto prendeva col Municipio tutti gli accordi indispensabili per determinare l'andamento altimetrico e planimetrico delle strade che venivano intercettate dalla nuova stazione, ed il Municipio studiava e faceva approvare regolarmente dal R. Governo una modificazione al piano regolatore della città per lasciar posto alla costruzione della nuova stazione ed ai relativi accessi.

Secondo tale piano regolatore, che trovasi rappresentato nel tipo allegato, nel quale il fabbricato passeggieri della nuova stazione trovasi disposto col suo asse sull'asse della via del Fiando, di fronte al fabbricato stesso verrebbe formato un ampio piazzale rettangolare. Al piazzale, oltre alle vie trasversali e longitudinali, previste dal vecchio piano regolatore, farebbero capo altre due larghe vie diagonali, di cui una proveniente dal crocicchio dei corsi Regina Margherita e Valdocco e l'altra simmetricamente disposta e che raggiungerebbe l'incrocio di via Cigna col canale del Martinetto.

Come già si disse, l'Amministrazione Ferroviaria effettuava tutti gli espropri dei terreni a Nord della ferrovia ed eseguiva prontamente i lavori approvati pel nuovo Scalo merci P. V., il quale ben presto arrecava un sensibile sollievo agli altri Scali torinesi, sia coll'attirare a sè una parte degli arrivi di carboni pel Gazogeno ed altri stabilimenti industriali, sia col rendere possibile il ricovero del materiale mobile che ingombrava le altre stazioni. Per quanto a quell'epoca paresse prossima la possibilità di continuare i lavori della nuova stazione, le speranze allora nutrite, sia dalla Amministrazione Ferroviaria che dal Municipio, furono ben presto deluse, poichè, sopravvenuta la crisi economica generale nel Paese e la conseguente crisi finanziaria nello erario dello Stato, quest'ultimo dovette limitare ai più urgenti bisogni i fondi accordati pei lavori ferroviari, e fra quelli dilazionati si trovò il compimento della Stazione di Valdocco, la quale, oltre all'esigere per sè stessa una somma cospicua, implica di necessità il contemporaneo abbassamento della linea di circonvallazione, per la quale occorre una somma anche più rilevante.

Però la proroga alla esecuzione di tali lavori, che, se interessano vivamente la cittadinanza torinese, devono non meno essere desiderati dalla Amministrazione Ferroviaria per una radicale sistemazione dei suoi servizi, non doveva interpretarsi come una rinuncia, nè alcun atto intervenne che potesse far temere una tale spiacevole soluzione.

Ed infatti, nelle accennate conferenze tenutesi presso la R. Prefettura nella primavera del 1892, una delle principali preoccupazioni fu la soluzione della questione della Stazione Settentrionale, e fra le proposte, che furono il frutto di tali conferenze, l'unica che ebbe una soluzione di fatto si fu quella di mantenere in vigore la dichiarazione di pubblica utilità pei terreni rimasti inespropriati a Sud della ferrovia, ed infatti un Decreto Ministeriale ne prorogava gli effetti per tre anni, e cioè a tutto il 1895.

Ma nemmeno tale proroga approdava ad utile risultato, poichè nel periodo per cui fu accordata, se le generali condizioni finanziarie non peggiorarono, non si ebbe, pur troppo, tale sensibile miglioramento, da far sperare in una pronta soluzione, ed unico magro conforto si ebbe nello scorso anno dal R. Governo con altro Decreto che procrastinava la proroga a tutto il corrente anno.

La condizione attuale della situazione può quindi riassumersi come segue:

La ferrovia dispone in Valdocco di uno Scalo merci dotato ampiamente di binari e meccanismi e di un discreto magazzino, i quali sono di una utilità molto limitata per le difficili condizioni di accesso e per l'insufficiente collegamento alla linea ferroviaria per mezzo dello Scalo della Succursale.

Lo sviluppo edilizio della Città, fra il corso Regina Margherita e la Dora a Sud della ferrovia, trovasi incagliato per la sfiducia, che inevitabilmente si fa strada nei cittadini e nel Municipio, che ne rappresenta gli interessi, di vedere attuato in modo completo il progetto della nuova Stazione.

Gli interessi dei privati, che possiedono terreni in quella località, sono tenuti in sospeso da anni per rispetto ad una pubblica esigenza, che può, in apparenza, considerarsi meno legittima quanto più il suo soddisfacimento subisce ritardo.

Quindi la Commissione ritiene opportuno che dall'Assemblea della nostra Società, la quale nel 1887 ebbe il compiacimento di vedere pienamente condivisi dalle pubbliche Amministrazioni i voti da essa espressi nell'Ordine del giorno proposto dall'egregio socio ing. Casana, sorga un altro voto che porti ad un analogo risultato, per quanto le attuali circostanze possano permetterlo.

Tale voto propone sia concretato nel seguente Ordine del giorno:

« La Società degli Ingegneri ed Architetti di Torino,

« Sentito il rapporto fatto dalla Commissione nominata dal signor Presidente, per l'esame della questione del piano edilizio della città di Torino, in rapporto al progetto della nuova Stazione ferroviaria della città ed alla sistemazione delle esistenti, conferma pienamente, per quanto non hanno avuto esecuzione, i voti già espressi nella seduta del 4 luglio 1887;

« Tenuto conto delle esigenze commerciali ed industriali della città, il cui risveglio è ormai evidente, nonchè delle imperiose esigenze edilizie, che impongono di non tenere più a lungo in sospeso le modalità di fabbricazione in una cospicua regione della città:

« Fa voti perchè dal R. Governo venga confermato l'impegno di completare la Stazione Settentrionale secondo i progetti ammessi (il quale impegno fu già moralmente sanzionato coi lavori eseguiti), e conseguentemente di effettuare l'abbassamento della linea di cir-

convallazione, ed intanto, mediante accordi col Municipio, vengano effettuati gli espropri occorrenti a completare l'area destinata alla nuova stazione, e sia dal Municipio iniziata e proseguita, a misura del bisogno, la sistemazione delle piazze e strade pubbliche secondo il piano regolatore approvato in relazione all'impianto della nuova stazione ».

La Commissione:

Ingegneri Riccardo Brayda — G. B. Ferrante — Camillo Nicolello — Emilio Ovazza, *Relatore* — Giuseppe Porro — Giuseppe Tonta.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Ferrovie Complementari. — *Prelevamento di somme per le linee Aosta-Ivrea; Roma-Solmona; Gozzano-Domodossola; Portogruaro-Casarsa*

La *Gazzetta Ufficiale* del 15 corrente (n. 11) pubblica il seguente **Regio Decreto 7 gennaio 1897**:

Visto l'articolo 3 della Legge 12 luglio 1894, n. 318;

Visto l'articolo 38 del testo unico della Legge per l'Amministrazione e la Contabilità Generale dello Stato, approvata con R. Decreto 17 febbraio 1884, n. 2016;

Ritenuto che il fondo approvato al n. 81 della tabella annessa alla succitata Legge 12 luglio 1894 per aumenti di liquidazione, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese impreviste relative alle ferrovie complementari ed ai titoli di spesa descritti nell'anzidetta tabella ammonta alla somma di lire 28,555,128;

Che per i titoli di spesa indicati nell'anzidetto n. 81 della tabella allegata alla citata Legge 12 luglio 1894 fu autorizzata l'ulteriore somma di lire 6,500,000 colla Legge 30 giugno 1896, n. 251, che ha approvato lo stato di previsione del Bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97;

Che pertanto il complessivo fondo di riserva approvato per le succitate maggiori spese relative alle ferrovie complementari ascende alla somma di lire 35,055,128;

Che coi nostri Decreti in data 23 agosto 1894, n. 418, 27 settembre 1894, n. 440, 21 novembre 1894, n. 509 e 510, 3 febbraio 1895, n. 38, 17 marzo 1895, n. 80 e 81, 14 aprile 1895, n. 111, 12 maggio 1895, n. 325, 10 settembre 1895, n. 584, 12 novembre 1895, n. 661, 12 gennaio 1896, n. 8, 20 febbraio 1896, n. 41, e 16 settembre 1896, n. 431, furono autorizzati quattordici prelevamenti dell'ammontare complessivo di lire 24,333,145 dall'anzidetto fondo di riserva, e che pertanto restano tuttora disponibili sul fondo stesso lire 10,721,893, delle quali lire 4,221,983 costituiscono i residui del fondo autorizzato colla Legge 12 luglio 1894, n. 318, e lire 6,500,000 la somma stanziata per l'esercizio 1896-97 in base alla Legge 30 giugno 1896, n. 251;

Che devesi provvedere ad altre spese relative alla costruzione delle ferrovie complementari dipendenti da transazioni ritenute convenienti nell'interesse dello Stato e da interessi convenzionali dovuti alla Società delle Strade Ferrate Meridionali, per le quali spese occorre di autorizzare dal succitato fondo un nuovo prelevamento di lire 2,614,167.47 da portarsi in aumento al fondo residuo dei Capitoli 418, 336, 341 e 364 del Bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, esercizio 1895-96, corrispondenti ai Capitoli 544, 303, 306 e 324 del corrente esercizio finanziario;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — Dal succitato fondo complessivo di lire 35,055,128, approvato colle Leggi 12 luglio 1894, n. 318, e 30 giugno 1896, n. 251, per spese relative alle ferrovie complementari, è autorizzato un quindicesimo prelevamento di lire due milioni seicento quattordicimila centosessantasette e centesimi quarantasette (lire 2,614,167.47), che verrà ripartito in aumento ai fondi residui dell'esercizio finanziario 1895-96 per le linee di cui nella seguente tabella:

Nº corrispondente della tabella annessa alla Legge 12 luglio 1894	Nº del Capitolo del Bilancio 1895-96	Nº del Capitolo del Bilancio 1896-97	LINEE fra le quali viene ripartito il prelevamento	Importo
4	418	544	Aosta-Ivrea . . .	676,716.27
21	336	303	Roma-Solmona. . .	934,415.70
28	341	306	Gozzano-Domodossola	974,098.87
54	364	324	Portogruaro-Casarsa .	28,936.63
			Sommano L.	2,614,167.47

Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

— La *Gazzetta Ufficiale* del 19 corrente (n. 14) pubblica il testo della Legge sui provvedimenti per le Casse patrimoniali ferroviarie, approvata dal Parlamento, e da noi pubblicata nel n. 50 dello scorso anno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Frane sulle linee dell'alta Italia.

Le generali, abbondanti e così eccezionalmente persistenti pioggie di questi ultimi tempi, e che durarono ininterrotte in modo così singolare nella prima quindicina del mese in corso, dettero luogo, massimamente sulle linee del Piemonte e della Liguria, a numerosissime frane che obbligarono ad interrompere saltuariamente il transito dei treni.

Citiamo fra le principali:

Sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore: tra Oviglio e Bergamasco al Carentino; tra Monticello e Santa Vittoria al casello 53; tra Santa Vittoria e Bra al casello 57.

Sulla linea Savona-Bra: tra Ceva e Castellino, fra i caselli 52 e 53 e tra Santuario e Savona all'imbocco della galleria della Rocca.

Sulla linea Asti-Acqui: tra Agliano e Montegrosso, allo sbocco della galleria di Agliano.

Sulla linea Alessandria-Acqui: tra Gamalero e Sezzè, nella trincea di Sezzè, e tra Cassine e Strevi, nella trincea di Strevi.

Sulla linea Cuneo-Ventimiglia: tra Vernante e Limone, per nevicate e valanghe.

Sulla linea Sampierdarena-Confine Francese, tra Celle ed Albissola, all'imbocco della galleria Fighetto.

Queste interruzioni però, di cui alcune si rinnovarono dopo essere state fatte cessare una prima volta, durarono tutte pochi giorni, grazie al lavoro intenso di sgombro fatto eseguire subito, e non furono causa di disgrazie nè ai viaggiatori, nè al personale.

E fu anche mercè le energiche disposizioni date e ad un attivissimo lavoro eseguitosi per molti giorni e che dura tuttavia, se si potè impedire che interruzione completa sopra i due binari avvenisse sulla linea Torino-Genova fra le stazioni di Villafranca e Villanova.

In uno dei rilevati della località del Dusino, rilevati troppo noti nei fasti ferroviari per le rilevantissime spese già dovute sostenere da tutte le Amministrazioni succedutesi per riparare a scoscendimenti di cui non si riuscì mai a rimuovere in modo assoluto le cause, lo scoscendimento, o meglio, il rilasciamento dell'argine non potè invadere che la sede di un solo binario, onde soltanto a questo si limitarono due interruzioni di durata relativamente breve, mantenendosi l'intero servizio della linea sull'altro binario. Ora il transito è integralmente ristabilito e pare non saranno, per ora almeno, a verificarsi altri perturbamenti.

Ma se tutte le sovraindicate interruzioni furono di poca importanza sia pel tempo, sia pei lavori occorrenti, importanza grandissima invece ha quella fra Castagnole e Costigliole-Motta sulla Asti-Castagnole. Si ripetè in quella località ciò che già era avvenuto nel 1889, cioè il corpo stradale, che quasi dappertutto fra quelle stazioni corre in trincea o a mezza costa, fu seppellito sotto uno strato di spessezza, che raggiunge anche parecchi metri, di melma, terra e massi scesi dalle colline adiacenti, che in molte e larghe plaghe furono dalle acque denudate della terra vegetale.

Si è immediatamente posto mano agli sgombri con tutta la forza d'uomini che può essere utilmente impiegata, ma non si può, per ora, prevedere quando il servizio potrà essere riattivato, sia perchè il lavoro è molto difficile e lento, sia perchè, sgombrata materialmente la sede stradale, non è impossibile che altri movimenti avvengano ancora in quelle enormi masse di terra ora squilibrate, sia perchè infine non è neppure impossibile, ciò che ora non può accertarsi, che qualche opera d'arte abbia sofferto.

><

Treno di lusso Berlino-Napoli.

Si è tenuta in questi giorni ad Innsbruck una conferenza per stabilire un treno settimanale di lusso tra Berlino e Napoli, in coincidenza col treno *express* Pietroburgo-Berlino.

A questa conferenza intervennero i delegati delle Ferrovie Prussiane (Direzione Halle). Sassoni, Bavaresi, Südbahn Austriaca, Mediterranea, Adriatica e della Società Internazionale dei vagoni-letti.

Il progettato nuovo treno di lusso non è ancora definitivamente concordato per quanto riguarda l'orario, ma in massima la sua realizzazione pare sia assicurata per l'inverno 1897-98.

><

Per i lavori al Porto di Napoli.

Siamo informati che tutte le Amministrazioni interessate hanno provveduto alla nomina dei loro rappresentanti alla riunione proposta dalla Mediterranea per la discussione del progetto relativo al secondo gruppo di lavori per l'arredamento delle banchine, Capannone A, nel Porto di Napoli.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha delegato a proprio rappresentante il cav. Italo Maganzini, ispettore del Genio civile, il quale assumerà la presidenza della Commissione.

><

Ferrovia Cuneo a Ventimiglia.

(Stato dei lavori della grande galleria di Tenda).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° del corrente mese, dello scavo e delle murature della grande galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, da Limone a Vievola, in appalto alla Impresa Luigi Vaccari.

	Dal 1° al 31 dicembre 1896	Dal principio dei lavori a tutto dicembre 1896	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore	115.15	5630.00	2470.00
Avanzata superiore	78.48	5227.00	2873.00
Calotta	75.38	4930.20	3169.80
Strozzo	106.00	4791.00	3300.00
Piedritto destro	32 80	4533.70	3566.30
Piedritto sinistro	40.53	4525.83	3574.17
Grande sezione completa	57.54	4527.84	3572.16
Acquedotto centrale	»	4408.20	3691.80
Murature:			
Calotta	85.38	4906 20	3193.80
Piedritto destro	30.80	4527.70	3572.30
Piedritto sinistro	37.54	4519.84	3580.16
Acquedotto centrale	»	4187.20	3912.80
Marciapiedi destro	64.60	4225.00	3875.00
Marciapiedi sinistro	»	4312.40	3787.60

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(Stato dei lavori al 1° dicembre 1896).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 509,395. Parte eseguita in iscavo m³ 512,420. Totale m³ 1021,815. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 52,485. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 49,790. Totale m³ 102,275. Movimento complessivo m³ 1,124,090. Il lavoro eseguito corrisponde a 90[100 del totale, con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (per maggiori e minori), N. 103 sono ultimate, 40 sono in costruzione e 4 non ancora iniziate. Durante il mese si è lavorato in 9 opere maggiori, ultimandone due; ed in 8 minori, ultimandone 5. Il lavoro eseguito corrisponde a 95[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate, N. 7 della lunghezza complessiva di m. 4815; in costruzione N. 10, della lunghezza complessiva di m. 5318, e di questi sono eseguiti m. 4910. Il lavoro eseguito corrisponde a 95[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese nel solo fabbricato alloggio personale in stazione di Potenza Superiore. Il lavoro fatto corrisponde a 76[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato: si riporta la percentuale del mese precedente 98[100.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 70[100 del totale, coll'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate nel mese, N. 5. Nell'insieme si hanno: N. 80 ultimate; N. 23 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti durante il mese: metri lineari 2627 di massicciata in 1° strato; m. l. 100 di massicciata in 2° strato e m. l. 1050 di posa. Nell'insieme si ha: massicciata, 1° strato, m. l. 17,817; massicciata, 2° strato, m. l. 2400. Posa m. l. 6.665.

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 1,342,435. Parte eseguita in iscavo m³ 940,935. Totale m³ 2,283,370. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 20.070. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 7,570. Totale m³ 27,640. Movimento complessivo m³ 2,311,010. Il lavoro fatto corrisponde quasi a 99[100 del totale, coll'aumento di circa 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Durante il mese si è lavorato in N. 6 opere d'arte maggiori, ultimandone 4 (restando 2 da

ultimarsi); ed in 5 opere minori, ultimandone 4 (restano da ultimarsi 2). Il lavoro eseguito corrisponde a 99[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Tutte ultimate.

c^1) Gallerie di difesa contro le valanghe di neve. — A premunirci contro le valanghe, nel tratto compreso fra le progressive 35,900 e 38,400, sonosi progettate N. 7 gallerie artificiali, delle quali si sono iniziati i lavori di fondazione.

d) Stazioni. — Durante il mese si è lavorato in 9 fabbricati delle varie stazioni (nello stato di avanzamento sono indicate con × rossa le opere nelle quali si è lavorato durante il mese) Nell'insieme si hanno: N. 9 stazioni con i fabbricati ultimati, e N. 7 con i fabbricati in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 93[100 del totale coll'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato nel mese in 2 soli caselli, eseguendo opere di finimento. Complessivamente si hanno: N. 76 case ultimate, e N. 21 in costruzione. Si ritiene la percentuale del mese precedente 97[100.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 80[100 del totale, coll'aumento di 10[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate nel mese N. 3. Complessivamente si hanno N. 148 ultimate; N. 6 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese ml. 4720 di massicciata in 1° strato e ml. 6220 di massicciata in 2° strato. Nulla alla posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato m. l. 91,170. Massicciata 2° strato ml. 52,500. Posa ml. 62,300 (Posa da eseguirsi, ml. 39,700).

><

Ferrovia Pisa-Roma.

(Progetto di orario pei treni sussidiari in caso di interruzione della Maremmana).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle ferrovie dell'Adriatico, ha studiato e sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di orario pei treni sussidiari a quelli diretti della linea Pisa-Roma in caso d'interruzione della linea Maremmana.

Il nuovo progetto venne concordato all'intento di evitare, in caso di eventuali future interruzioni della linea medesima, gl'inconvenienti che, durante le recenti interruzioni, si ebbero a lamentare in causa specialmente della velocità alquanto eccessiva assegnata alla marcia dei treni medesimi.

><

La Valigia delle Indie.

Mentre da noi la Camera di Commercio di Lecce e gli Enti interessati insistono vivamente per efficaci provvedimenti nel porto di Brindisi, affine di renderlo confacente ai bisogni ed alle richieste del Governo inglese per l'approdo della Valigia delle Indie; e mentre pure il Ministro Prinetti recasi sul luogo per studiare la questione e rimediare alla lamentata insufficienza portuale di Brindisi, il Governo francese, da parte sua, si agita per ottenere l'approdo della Valigia a Marsiglia.

Rileviamo infatti dall'ottimo confratello il *Journal des Transports*, che il Ministro francese dei Lavori Pubblici ha ricevuto, in questi giorni, dalla Compagnia P.-L.-M. una lettera richiedente l'autorizzazione di istradare direttamente sul punto d'imbarco della Joliette (Marsiglia) per la linea dell'Estaque i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra ed a destinazione delle Indie, via Marsiglia.

La Compagnia dice che vi è per la prosperità di Marsiglia un interesse grandissimo deviare a suo profitto dalla linea di Brindisi, ora preferita, il maggior numero di viaggiatori inglesi per le Indie od in ritorno. Tutto un sistema di treni speciali sarebbe messo in vigore, d'accordo colla Compagnia del Nord, le Ferrovie inglesi e le Compagnie di navigazione.

Il Comitato consultivo delle Ferrovie, conformemente alle conclusioni del suo relatore, signor Nicolas, ha emesso il parere che il Ministro può accordare l'autorizzazione che reclama la Compagnia P.-L.-M., sotto la riserva che sia pagata un'indennità da convenirsi alla Camera di Commercio di Marsiglia, dovendo i treni giungere sui *quais* del porto.

><

Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

(Scuola allievi fuochisti a Cagliari).

Ci scrivono da Cagliari che la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha istituito, presso il deposito locomotive di Cagliari, una scuola degli operai allievi fuochisti, alla dipendenza diretta dell'ingegnere principale della Trazione.

Scopo della scuola è quello di dare ai giovani operai che sono destinati a percorrere la carriera di conduttore di locomotive, tutte quelle cognizioni tecniche e pratiche che valgono a formarne degli abili ed istruiti macchinisti. La determinazione presa dalla Compagnia Reale risponde ad un vero bisogno, e sarebbe da augurarsi che il lodevole esempio fosse seguito dalla Società delle ferrovie secondarie della Sardegna, dove un tale bisogno sarebbe anche maggiormente sentito.

><

Il nuovo ponte sul Po a Torino.

Nello scorso dicembre la Giunta municipale di Torino, in esecuzione d'un ordine del giorno votato dal Consiglio comunale, nominava una Commissione tecnica con incarico di esaminare un nuovo progetto presentato al Municipio dal cav. ing. G. G. Ferria, per il ponte Maria Teresa, con un arco, di smalto o calcestruzzo di cemento, della luce di m. 92, ribassato ad un decimo circa, e di esaminare altresì un progetto di ponte ad arco metallico proposto al Municipio dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

La Commissione era composta del cav. ing. Giovanni Bellini da Milano; del cav. ing. Alberto Pennachio, caposervizio aggiunto del Mantenimento delle Strade Ferrate del Mediterraneo, e del comm. ing. Alessandro Perego, direttore tecnico governativo della ferrovia Faenza-Firenze; ed ha rassegnato negli scorsi giorni la sua Relazione all'Amministrazione comunale.

Sappiamo che la Relazione, dopo una completa disamina, dai punti di vista teorico e pratico, dei due progetti sottoposti al suo esame, ha conchiuso tributando il suo dovuto elogio al cav. ing. Ferria per la sua ardita concezione, escludendone però l'esecuzione, perchè in essa, oltre alle gravissime insuperabili difficoltà costruttive, verrebbero oltrepassati i limiti di resistenza raggiungibili anche nelle migliori opere di calcestruzzo con cemento. Quanto al progetto delle Officine di Savigliano, la Relazione lo giudica perfettamente accettabile e rispondente in ogni sua parte alle esigenze della stabilità e della pratica, ed anche alle condizioni d'estetica richieste dalla località; ha però gli inevitabili inconvenienti inerenti a tutte le costruzioni metalliche. Ma tali inconvenienti non possono evitarsi che ricorrendo ad un ponte murario a più arcate, ed in questo caso dovrebbero pure mettersi fra i termini di confronto gli altri inconvenienti del mag-

giore ingombro dello specchio del fiume, del maggior costo, della maggiore durata e dei maggiori rischi nell'esecuzione che non nell'opera metallica.

Il decidere fra le due soluzioni non essendo però còmpito della Commissione tecnica, questa si è astenuta dal pronunciarsi in merito, poichè solo è a ciò competente l'Amministrazione comunale, che conosce perfettamente i bisogni della località, le condizioni dell'erario civico, la opportunità del momento e le predilezioni della cittadinanza.

— Nella seduta del 22 corrente, il Consiglio Comunale approvando, in massima, il progetto delle Officine di Savigliano, non approvò la spesa relativa colla maggioranza voluta dalla legge.

><

Conferenza fra la Sicula *e la* Circumetnea.

Il 22 corrente, ebbe principio in Roma, presso l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, una Conferenza per la definizione delle questioni tutte pendenti fra la Società delle Strade Ferrate della Sicilia e la Società concessionaria della ferrovia Circumetnea, circa le stazioni comuni di Catania e di Giarre.

La Sicula ha delegato a rappresentarla in tale Conferenza i signori: comm. Enrico Scialoja, cav. Antonio Demedio e ing. Andrea Alessandri. Il comm. Vincenzo Piccolo Cupani, deputato al Parlamento, rappresenterà il Consorzio della ferrovia Circumetnea, e la Società Siciliana di lavori pubblici sarà rappresentata dai signori: cav. Michele Patunò-Raddusa e ing. Celestino Chiarovano.

><

Il Direttore della Società per le ferrovie del Nord-Milano.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società per le ferrovie del Nord - Milano ha fatto ufficiale comunicazione al Ministero dei Lavori Pubblici, per informarlo che il sig. ing. cav. Carlo Thonet cessa dalla carica di Direttore della Società, essendo stato chiamato ad altra importante carica presso una Società estera. A sostituirlo, nella Direzione della Società delle ferrovie Nord-Milano, venne nominato il sig. ing. cav. Giuseppe Carlier, già direttore dell'esercizio delle ferrovie Napolitane, al quale venne destinato come successore in tale direzione il sig. ing. Giorgio Midovaine.

Mandiamo all'egregio sig. ing. Carlier i nostri rallegramenti, certi che saprà degnamente sostituire l'egregio sig. Thonet, a cui inviamo saluti ed augurii.

><

Per la sorveglianza delle opere stradali.

Il Ministro Prinetti ha diramato una Circolare agli Ispettori compartimentali ed agli Ingegneri-Capi del Genio civile raccomandando una maggiore sorveglianza nella condotta delle opere stradali comprese nella legge 23 luglio del 1881, N. 333, ed eseguite a cura delle provincie.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 11 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara, a licitazione privata, per l'appalto dei lavori di costruzione del fabbricato Uffici in stazione di Milano, Porta Garibaldi, del presunto importo di lire 86,500. Alla gara vennero invitate 15 Ditte, e le concorrenti furono 11. E' rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Battaini Enrico di Milano, col ribasso del 14.26 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto della condotta d'acqua da sorgive di proprietà Albani, alla stazione di Formignano, lungo il tronco da Acqualagna ad Urbino, nella ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo.

Lo stesso Consiglio ha ritenuto che possa essere approvato il riparto del contributo provinciale nella spesa di costruzione della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, fra le provincie interessate di Parma, Cremona, Mantova e Brescia, proposto dalla Commissione composta degli Ingegneri-Capi del Genio Civile di dette provincie.

Il Consiglio di Stato ha dato il proprio avviso sulla questione dell'applicabilità della multa contrattuale a carico della ditta Costruzioni metalliche di Salerno per ritardo da essa frapposto nella consegna di 50 carri coperti forniti per la Rete ferroviaria dell'Adriatico.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso, per la parte che lo riguarda, la proroga per altri due anni, a partire dal 14 febbraio prossimo venturo, della validità della tariffa eccezionale N. 1002, pel trasporto del vino, dell'uva pigiata e del mosto, in destinazione all'estero.

—

L'Adriatica ha presentato con parere favorevole al Ministro dei Lavori Pubblici:

a) Una domanda della Società delle ferriere di Udine per ottenere la rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, della concessione pei trasporti di ferro greggio da Udine a Sinigallia, Ancona ed oltre, scaduta il 17 settembre u. s.;

b) Una domanda della Ditta Niethammer e C. perchè le sia confermata, ed alle stesse condizioni per un altro anno, e cioè fino a tutto dicembre 1897, la concessione accordatale nello scorso anno, per i suoi trasporti di carbone fossile in partenza da Ancona.

—

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Un'istanza della Ditta Sclopis e C. perchè le sia rinnovata per un altr'anno, a cominciare dal 22 dicembre ultimo scorso ed alle medesime condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico a vagone completo, in partenza da Torino per qualsiasi stazione delle due grandi Reti;

2. Una domanda della Ditta Raffaele Bressi, perchè le siano accordate le consuete agevolazioni per i suoi trasporti di olio di oliva a vagone completo dalla Calabria a Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia e Torre Annunziata, dichiarandosi disposta ad impegnarsi per un quantitativo minimo annuale di 50 tonnellate, con decorrenza dal 15 corrente mese;

3. Domanda delle Ditte Fratelli Rovetta, Gaetano Mascaro e A. Del Becchi per poter fruire, pei trasporti di olio di oliva a carro completo dalle Calabrie e dalla Terra d'Otranto alle stazioni della riviera da Livorno a Ventimiglia, delle note concessioni promiscue già proposte per altre Ditte, dichiarando esse pure d'impegnarsi a trasportare ciascuna non meno di 50 tonnellate di merce entro un anno, decorribile dal 1° dicembre u. s.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato la propria adesione:

a) Alla proposta di rinnovazione per un altro anno della concessione fatta precedentemente alla Ditta Palli e Del Bo, per i suoi trasporti di laterizi, comprendendovi anche quelli diretti a Rogoredo ed applicando a questi ultimi il prezzo concessionale fissato per Milano Porta Garibaldi;

b) Alla proroga per tutto il corrente anno della tariffa eccezionale N. 1001, P. V., relativa ai trasporti di immondizie;

c) Alla rinnovazione per un altro anno ed alle medesime condizioni della concessione pei trasporti di legname greggio semplicemente segato e squadrato, che la Ditta Feltrinelli eseguisce da Belluno e Feltre a Venezia;

d) Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni di quella precedente, della concessione a favore dell'Officina del gaz di Foggia, per i suoi trasporti di carbone fossile da Barletta a Foggia;

e) Alla rinnovazione per il periodo dal 13 novembre ultimo scorso al 15 aprile p. v. della concessione fatta precedentemente alla Ditta Fratelli Lupo per il trasporto di sansa vergine;

f) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 30 novembre u. s., ed alle medesime condizioni già accordatele precedentemente, della concessione fatta alla Ditta Fratelli Rovetta per il trasporto di sansa vergine.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 21 corr., approvò il seguente ordine del giorno, presentato dal consigliere Degli Occhi, in merito al concorso della Provincia per il valico del Sempione:

« Il Consiglio provinciale di Milano, richiamata la propria deliberazione 7 luglio 1889 in ordine al sussidio di lire 500 mila per l'apertura del valico del Sempione da pagarsi ad opera compiuta ed aperta all'esercizio in rate annuali di un ventesimo senza decorrenza d'interessi, incarica la propria Deputazione provinciale perchè venga assicurata alle migliori condizioni possibili la costruzione dell'Arona-Gravellona, alla quale costruzione resta espressamente vincolato il sussidio provinciale di 500 mila lire per l'apertura del valico del Sempione ed invita la stessa Deputazione ad assicurare la propria azione a quella della Deputazione della rappresentanza cittadina e degli altri enti interessati al Sempione ed alla linea d'accesso ».

L'ordine del giorno raccolse l'unanimità dei voti.

Ferrovia Santhià - Borgomanero - Gravellona-Intra. — Sotto la presidenza dell'onorevole Severino Casana si riunì in Torino il Comitato per la ferrovia Santhià-Borgomanero-Gravellona-Intra.

Esso prese atto con soddisfazione di quanto a favore del primo tronco Santhià-Borgomanero fu già possibile ottenere colla inclusione di apposite disposizioni nella legge del valico del Sempione, e fu sempre più affermato coll'ordine del giorno Sambuy-Chiala;

Deliberò di promuovere dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo l'indicazione formale delle condizioni alle quali essa potrebbe assumerne la costruzione e l'esercizio, per i quali fin dal 1888 ad apposita domanda del Comitato aveva risposto non essere aliena, riservandosi soltanto di attendere prima le decisioni del Governo;

Stabilì infine di accordarsi col Sindaco e colla Giunta per convocare in Torino un'adunanza dei rappresentanti di tutti i Comuni da Bellinzona a Torino per affermare la necessità del tronco Gravellona-Intra quale principio di una linea completa di raccordamento colla Svizzera lungo la sponda destra del Lago.

Ferrovia Caltanissetta-Caltagirone. — La Camera di Commercio di Caltanissetta ha approvato giorni sono il seguente ordine del giorno, in merito al progetto della ferrovia Caltanissetta-Caltagirone:

« La Camera delibera ad unanimità di fare voti al Governo del Re, affinchè voglia promuovere la costruzione della linea in parola. Essa dovrebbe seguire il tracciato planimetrico seguente:

« Staccandosi dalla stazione di Caltanissetta girando i monti di Gibil-Gabib arriverebbe alla falda montuosa, sulla cui sommità sorge Pietraperzia; passerebbe per la contrada San Niccola ad un chilometro di distanza da Barrafranca, girando in seguito i poggi di San Giovanni Battista, verrebbe a sboccare nel piano di Sangher a due chilometri da Mazzarino. Quindi per la regione di Rossignolo e pel piano Marino scenderebbe presso l'abitato di Piazza Armerina e per il monte Lupo, che attraverserebbe mercè una galleria, seguirebbe per Caltagirone.

« La Camera accetterebbe anche che detta linea sia costruita sul tipo della circum-etnea, e così la spesa sarebbe ridotta alla metà ».

Ferrovia elettrica Piazza Principe-Granarolo a Genova. — Sono pervenuti alla Presidenza della Società per la costruzione di questa linea tutti i documenti che autorizzano l'inizio dei lavori e tosto il presidente Rinaldo Rossi, presi gli opportuni accordi coi signori progettisti, ing. Saligeri e C., diede ordine di addivenire ai contratti di cessione dei terreni che i signori marchesi Crosa e Cambiaso gentilmente offrirono alla Società gratuitamente per il passaggio di detta linea nelle loro proprietà, unitamente ai sig. Dell'Orto e Pedemonte.

Delegò pure i soci G. Decavi e Goldoni in unione agli ingegneri Natale cav. Gallino, vice-presidente e signor ingegnere Eugenio Massa alla pronta esecuzione dei lavori sotto la loro sorveglianza ed esecuzione. Essi accettarono tutti l'incarico e fra breve saranno iniziati i primi lavori e, tempo permettendolo, il giorno 30 corrente saranno iniziati solennemente i lavori tutti.

Tramvia Vercelli-Borgo Sesia. — Avendo il Ministero dei Lavori Pubblici intimata la sospensione dell'esercizio della Tramvia Vercelli-Borgo Sesia sino a che non fosse allargata la strada provinciale d'Aranco, la Giunta municipale, in vista della grave spesa del lavoro e della lunghezza del tempo necessario per compirlo, fece istanza ed ottenne che venisse sospesa la perentoria esecuzione della sospensione dell'esercizio tramviario, fino a nuova decisione dell'Autorità provinciale, allontanando così un provvedimento rovinoso al nostro commercio.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Negli scorsi giorni il Comitato promotore della tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino ha tenuto una seduta importantissima nella quale ha approvato la conclusione definitiva dei contratti che ancora erano sospesi e riguardanti gli appalti di costruzione e quelli di forniture per la linea.

Con ciò rimane definitivamente accertata la costituzione del capitale sociale di L. 1,100,000 stabilito dall'ultima assemblea generale degli azionisti della Società per le tramvie e ferrovie elettriche varesine e nella prossima assemblea del 24 corrente, convocata in seconda deliberazione, si potrà senz'altro deliberare la costruzione della nuova linea Varese-Luino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nazionalizzazione delle Strade Ferrate* — Il Messaggio del Consiglio federale concernente la nazionalizzazione delle strade ferrate non sarà presentato all'Assemblea federale che nella sessione di giugno.

Trattandosi di un lavoro di gran mole non è possibile sottoporre tutti gli atti relativi a questa quistione all'Assemblea federale già nella sessione di primavera.

— *Ferrovia GiuraSempione.* — Durante il passato anno 1896, la ferrovia Giura-Sempione fece un introito totale di Fr. 30,362,090 contro Fr. 27,438,015 nel 1895, ossia un aumento nel 1896 di Fr. 2,924,083.

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di dicembre 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di dicembre 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 dicembre	1895
Passeggieri trasportati .	Num.	110,000	105,284
» introito . .	L.	355,000	330,673.53
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	265	281
» introito . .	L.	24,000	23,837.69
Bestiame trasportato .	Capi	7,920	14,640
» introito . .	L.	23,900	61,510.72
Merce trasportata . .	Tonn.	74,900	64,005
» introito . .	L.	728,000	749,792.68
Introito complessivo . .	»	1,230,000	1,165,814.62
» chilometrico .	»	4,624.06	4,382 76
Proventi diversi . . .	»	75,000	95,961.38
Introito generale . . .	»	1,305,000	1,261,776
Spesa complessiva . .	»	960,000	848,058.05
» chilometrica . .	»	3,609.02	3,188.19
Introito netto . . .	»	345,000	413,717.95

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Movimento complessivo comparato negli anni 1896-95. — Le cifre degli ultimi tre mesi del 1896 sono soltanto approssimative.

		1896 Anno	1895
Passeggieri trasportati .	Num.	1,698,857	1,624,413
» introito . .	L.	5,771,251.60	5,389,915.68
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	5,902	5,848
» introito . .	L.	527,034.95	513,891.97
Bestiame trasportato .	Capi	98,052	155,451
» introito . .	L.	413,926 72	669,213 22
Merce trasportata . .	Tonn.	871,474	825,002
» introito . .	L.	9,463,055,15	9,154,495.29
Introito camplessivo . .	»	16,175,268.42	15,727,516.16
» chilometrico. .	»	60,809.27	59,125.99
Proventi diversi . . .	»	720,510.74	695,301.72
Introito generale. . .	»	16,895,779.16	16,422,817.88
Spesa complessiva . .	»	9,137,386 78	8,347,973.95
» chilometrica . .	»	34,351.06	31,383.36
Introito netto. . . .	»	7,758,392.38	8,074,843.03
Minore introito netto .	»		316,451.55

Ferrovie Francesi. — *La rete dello Stato nel 1895.* — La lunghezza totale della rete dello Stato esercitata al 31 dicembre 1895 era di km. 2,761. Nessuna linea essendo stata aperta nel corso dell'anno, la cifra è la stessa della lunghezza media esercitata nel 1895.

Il movimento dei prodotti è stato il seguente:

Viaggiatori	Fr. 14,952,048
Merci a G. V.	» 4,800,319
» a P. V.	» 21,579,251
Prodotti diversi.	» 401,773
Totale. . .	Fr. 41,733,391

Le spese ammontarono a Fr. 31,662,436, lasciando perciò un utile di Fr. 10,070,955, ai quali bisogna aggiungere Fr. 3,761,590 percepiti per imposte sui viaggiatori e sui trasporti a G. V. e Fr. 3,818,969 sui trasporti gratuiti.

L'effettivo del materiale rotabile era al 31 dicenbre 1895 di 549 locomotive, 1769 vetture-viaggiatori e 14,428 carri diversi.

Il coefficiente d'esercizio, che era dell'83.46 0|0 nel 1885 e che era venuto gradualmente a 76.75 0|0 nel 1894, è diminuito ancora nel 1895 e non è più che del 75.87 0|0. Bisogna ricordare che il coefficiente d'esercizio delle Compagnie Francesi varia tra il 45.26 0|0 ed il 62.74 0|0 al massimo.

Ferrovie Inglesi. — Dal rapporto annuale del *Board of Trade* riassumiamo la situazione delle Società ferroviarie del Regno Unito, durante il 1895 in confronto al 1894:

		1895	1894
Lunghezza . . .	Miglia.	21,174	20,908
A doppio binario e più	»	11,436	11,392
Capitale	L. st.	1,001,110,221	985,387,355
Capitale per miglia esercitato	L. st.	47,280	47,130
Capitale ordinario . .	»	364,037,405	360,086,684
Prodotti:			
Viaggiatori . . .	L. st.	37,361,162	36,495,488
Merci	»	44,034,885	43,379,078
Diversi	»	4,526,655	4,436,265
Totali . . .	L. st.	85,922,702	84,310,831
Spese d'esercizio . .	»	47,876,637	47,208,313
Utili netti . .	L. st.	38,046,065	37,102,518
Per cento degli utili netti in rapporto al capitale		3.80	3 77
Dividendo pagato al capitale ordinario		3.95	3.80

Il numero totale dei viaggi, non compresi quelli effettuati con abbonamenti, è stato di 929,770,909, cioè un aumento di 18,357,983 sull'anno precedente. Prendendo questa cifra come base, si trova che la proporzione dei viaggiatori uccisi o feriti nel 1895 è stata di un morto sopra 11,202,059 e di un ferito sopra 837,387, mentre che nel 1894 la proporzione era stata di un morto sopra 7,789,854 e di un ferito sopra 780,319.

Ferrovie Russe. — Nel corrente anno sarà costruita una diramazione di ferrovia riunente la stazione di Rasdielnaïa, della linea Sud-Ovest, a Nicolajeff, Kherson e raggiungente, a Novo Alexievsk, la ferrovia Lozovaïa-Sebastopoli.

La regione traversata era finora sprovvista di vie di comunicazione rapida, sopratutto durante l'inverno; l'impianto della linea progettata sarà di una grande utilità per la contrada.

È pure progettata una diramazione da Kalatchovka del bacino minerario di Krivoï-Rag, a Lioubomirovka della linea Caterina.

Notizie Diverse

Il Porto e la nuova stazione orientale di Genova. — I giornali di Genova accennano in questi giorni a conferenze che hanno avuto luogo tra il ministro Prinetti, l'on. Bettolo, il Sindaco di Genova e i consiglieri Falcone e Piaggio, onde concretare il piano finanziario per l'esecuzione dei lavori del Porto e la costruzione della nuova stazione Brignole.

Secondo le informazioni di questi giornali, il Governo s'impegnerebbe ad uno stanziamento annuale di 1 milione di lire nel bilancio dei Lavori Pubblici a favore delle nuove opere del Porto di Genova.

Questa somma aumentata del concorso delle Provincie e Comuni obbligati per legge a concorrere nelle spese portuali, concorso che sale al 20 0|0, sarebbe erogata in quei lavori che sono urgentemente richiesti dal commercio, e che non pregiudicano le decisioni di massima che sulla trasformazione avvenire del Porto potranno essere prese.

Siccome tali opere però rappresentano una spesa da 10 a 12 milioni e quindi occorrerebbero dieci anni almeno per arrivare a vederle compiute, dato lo stanziamento proposto, così per accelerare il soddisfacimento di bisogni che appariscono urgenti, il Municipio sarebbe chiamato ad anticipare le somme dell'ultimo periodo in modo di poter condensare il lavoro in quattro o cinque anni.

Si avrebbero in tal modo due milioni e mezzo per anno

e per cinque anni, somma sufficiente alle necessità maggiori.

Un sistema analogo permetterebbe di iniziare e di compiere in un termine non troppo lungo la nuova stazione Brignole, la cui costruzione non richiederà meno di sei milioni di lire.

Queste sarebbero le idee del Ministro, che uno studio più particolareggiato del problema deve completare e tradurre in proposte formali.

Esposizione internazionale di Bruxelles. — I preparativi per l'Esposizione internazionale di Bruxelles, che si aprirà nel prossimo aprile, sono già a buon punto.

La superficie occupata sarà di circa 210 ettari: a tutto oggi le costruzioni di edifici hanno coperto mq. 107,000 nè bastano ancora a soddisfare le molte richieste di espositori pervenute al Comitato dell'Esposizione.

La Sezione italiana è ben rappresentata, ed abbraccia di per sè sola una superficie di mq. 1200.

Hanno aderito ufficialmente alla Mostra, oltre a tutte le nazioni europee, gli Stati Uniti e le Repubbliche sud-americane.

Una speciale attrattiva dell'Esposizione sarà costituita dalla riproduzione esatta di uno dei quartieri dell'antica Bruxelles, detto « Bruxelles Kermessè », in cui si svolgerà in tutte le sue manifestazioni la vita bruxellese dei tempi passati, con costumi, giuochi, cerimonie, feste, ecc., quali usavansi prima del 1030.

Risorgerà, in una parola, un antico paese belga, come già succese per il villaggio svizzero, che fu tanto ammirato all'Esposizione di Ginevra.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato del 22 gennaio*). — Colla Ditta Ercole geometra Giuseppe di Asti per costruzione di due passerelle in legname attraverso i binari pel servizio viaggiatori in stazione di Asti.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Salerno (8 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ricavamento dell'Infimo tronco del Solofrano di Nocera e del susseguente Alveo Comune, dal ponte del Quartiere sino presso la confluenza del fiume Sarno (m. 9602.90). Importo L. 49,295. Cauz. L. 1500.

Prefettura di Catania (8 febbraio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di un ponte attraverso il Salso nella strada comunale obbligatoria Gagliano-Agira. Importo L. 135,000. Cauz. L. 7500. Fatali a destinarsi.

Municipio di Lecce (10 febbraio, ore 11, 1ª asta). — Appalto delle opere di costruzione di una tettoia per copertura del mercato delle frutta o delle erbe. Importo L. 71,451.24, oltre L. 4272.21 a disposizione. Cauz. provv. L. 2500. Fatali 23 febbraio, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Trapani (18 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo occidentale nel porto di Marsala (m. 380). Importo L. 265,254.05. Cauz. provv. L. 13,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia (5 febbraio, ore 12.30, unica e definitiva). — Fornitura di **tubi** scaldatori e tiranti di ferro e d'acciaio. Importo L. 100,000. Cauz. L 10,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Genn. 16	Genn. 23
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	505 50	500
» » Meridionali	»	670	662
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	372	377
» » » (2ª »)	»	352	357
» » Secondarie Sarde	»	278	283
» » Sicule.	»	585	585
Buoni Ferrovie Meridionali	»	539	539
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.* .	»	290.25	290.25
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	»	316	316
» » Gottardo 4 % . . .	»	101.50	101.60
» » Mediterranee 4 0[0 . .	»	499.50	500
» » Meridionali	»	305.75	306
» » Meridionali Austriache .	»	390	394.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	307	307
» » » 2ª emiss.	»	282	282
» » Pontebba	»	459	429
» » Sarde, serie *A*. . . .	»	297	297
» » » serie *B*. . . .	»	292	292
» » » 1879	»	295	298
» » Savona	»	320	320
» » Secondarie Sarde . . .	»	430	430
» » Sicule 4 0[0 oro . . .	»	470	470
» » Tirreno	»	460	460
» » Vittorio Emanuele . .	»	320.50	321

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

21 febbraio. — **Guidovie Centrali Venete.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13.30 nella sede sociale in Padova.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Anonima per la Strada ferrata da Torreberretti al Gravellone presso Pavia. — 21ª Estrazione delle azioni (anno 25) eseguitasi in seduta pubblica il 31 dicembre 1896, rimborsabili in L. 420 dal 15 gennaio 1897, verso consegna delle azioni munite delle cedole 37 a 74 inclusive.

Ogni azione estratta verrà sostituita da una azione di godimento a termine degli statuti sociali.

Numeri delle 100 azioni estratte.

Titoli da 1.

Numeri delle azioni: 341 a 350 — 841 a 850.

Titoli da 10.

Numeri delle azioni	Numeri delle cartelle	Numeri delle azioni	Numeri delle cartelle
344	3131 a 3440	552	5511 a 5520
415	4141 a 4150	590	5891 a 5900
483	4821 a 4830	596	5951 a 5960
513	5121 a 5530	876	8751 a 8760

Società Anonima per la Strada ferrata da Alessandria ad Acqui. — 27ª Estraziono delle azioni (anno 29), eseguitasi in seduta pubblica il 31 dicembre 1896, rimborsabili in L. 500, verso consegna delle azioni munite delle cedole 70 a 90 inclusive.

Ogni azione estratta verrà sostituita da una azione di godimento, a termine degli statuti sociali.

Il rimborso avrà luogo il 15 gennaio 1897.

Numeri delle 72 azioni estratte.

197	290	366	400	435	443	521	551	575	642
930	937	950	1022	1049	1117	1123	1154	1198	1309
1316	1345	1575	1711	1787	1904	2052	2087	2102	2151
2220	2286	2465	2546	2781	2894	2990	3141	3182	3195
3424	3883	3901	4149	4307	4407	4457	4496	4660	4731
4764	4830	5025	5047	5268	5287	5354	5470	5754	5830
5842	6340	6375	6399	6696	7023	7108	7199	7240	7285
7566	7993.								

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 1ª Decade — dal 1° al 10 Gennaio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	773,471.94	38,156.31	277,543.41	1,032,497.01	14,131.65	2,135,800.32	4,247.00
1896	789,302.61	32,683.83	248,346.16	1,009,491.71	14,996.25	2,094,820.56	4,247.00
Differenze nel 1897	— 15,830.67	+ 5,472.48	+ 29,197.25	+ 23,005.30	— 864.60	+ 40,979.76	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	55,248.11	1,090.18	16,326.08	93,863.37	2,018.70	108,546.44	1,359.88
1896	54,910.80	915.62	15,062.90	88,110.24	1,910.65	160,910.21	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 337.31	+ 174.56	+ 1,263.18	+ 5,753.13	+ 108.05	+ 7,636.23	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
410.98	402.31	+ 8.67			

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE			1ª e 2ª CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1ª e 2ª classe		1ª e 2ª classe	1a cl.	1ª 2ª cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 5i a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1ª 2ª cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE	1ª e 2ª CLASSE		1ª e 2ª CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1ª, 2ª classe	1ª 2ª cl.	*Déjeun.* 1ª 2ª cl.	*Pranzo* (**) 1ª, 2ª, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3ª classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1ª classe ed una vettura di 2ª classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 30 Gennaio 1897 Num. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIA SARONNO-GRANDATE

Pubblichiamo la Convenzione ed il Capitolato stipulati fra il Ministro dei Lavori Pubblici e la Società delle ferrovie Nord-Milano per la trasformazione in ferrovia della tramvia Saronno-Grandate, da noi annunciata nel n. 50 dello scorso anno:

CONVENZIONE.

Fra S. E. l'ing. Giulio Prinetti, Ministro dei Lavori Pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato ed i signori ing. cav. Carlo Thonet, direttore, ed Ambrogio Campiglio, consigliere incaricato per conto della Società anonima delle ferrovie Nord-Milano (capitale interamente versato L. 20,000,000) come da mandato conferito colla deliberazione del Consiglio di amministrazione di detta Società in data 20 aprile 1896, autenticata dal dott. Giovanni Lainati, notaio in Milano, atto che si allega alla presente sotto il numero 1, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Società anonima delle ferrovie Nord-Milano la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da Saronno a Grandate in sostituzione della tramvia esistente fra gli stessi punti.

La Società anonima delle ferrovie Nord-Milano assume inoltre la concessione medesima a tutte sue spese, rischio e pericolo, senza alcuna responsabilità ed obbligo di garanzia del Governo di fronte a qualunque molestia o pretesa da parte delle Società esercenti le reti Mediterranea ed Adriatica in dipendenza e per effetto della concessione medesima, in relazione alle convenzioni ed annessi capitolati approvati con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

La Società concessionaria si obbliga anzi di tenere rilevato ed indenne il Governo di tutte le conseguenze, danni e spese che dalle dette molestie e pretese potessero derivargli.

A sua volta il Governo si obbliga di denunziare alla ripetuta Società concessionaria le pretese e le domande che contro di essa spieghino le Società esercenti, tanto se quelle domande e pretese siano portate alla cognizione dei tribunali ordinari, quanto se vengano sottoposte al collegio arbitrale ai sensi dell'art. 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), e 106 dei capitolati annessi alle convenzioni approvate con quella legge, nel quale ultimo caso il Governo non consentirà che gli arbitri giudichino come amichevoli compositori e presenterà loro le allegazioni che la Società Nord-Milano gli faccia pervenire.

Durante l'esecuzione dei lavori di trasformazione la Società stessa potrà, ove nulla osti, continuare l'esercizio della tramvia Saronno-Grandate, però con quelle cautele e sotto quelle condizioni che saranno prescritte dalla competente autorità.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge 29 giugno 1873, n. 1473 (serie 2ª) e 29 luglio 1879, num. 5002 (serie 2ª), 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F* e dei regolamenti dalla medesima derivanti, non che di quelle della presente convenzione e dell'annesso capitolato (allegato II).

Art. 2. Emanato il decreto reale di approvazione della presente convenzione, dovrà la concessionaria entro un mese dalla data della pubblicazione del decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, dare una cauzione di L. 10,000 di rendita 5 per cento in titoli al portatore del Consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale di cui al seguente articolo.

Art. 3. In conto del deposito definitivo previsto dall'articolo precedente, ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici è stato dalla concessionaria eseguito il deposito di L. 5000 di rendita in titoli al portatore del Consolidato 5 0/0, come dalla dichiarazione provvisoria n. 100, rilasciata oggi stesso dall'Amministrazione della cassa dei depositi e prestiti.

Art. 4. Se il deposito della cauzione non verrà effettuato entro il termine prefisso dall'art. 2, s'intenderà di avere la concessionaria rinunciato alla concessione e la medesima incorrerà nella perdita della cauzione preliminare senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'Autorità giudiziaria.

Art. 5. La concessionaria per gli effetti della presente

convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma presso il Sindaco del Comune.

Art. 6. La presente cunvenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 5 dicembre 1896.

(*Seguono le firme*).

CAPITOLATO.

TITOLO I. — **Soggetto della concessione.**

Art. 1. *Indicazione della Strada ferrata che forma oggetto della concessione.* — La concessionaria è obbligata ad eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Saronno a Grandate eseguendo i lavori per la trasformazione della tramvia esistente fra gli stessi centri, secondo il progetto esecutivo redatto dalla Società anonima delle ferrovie Nord-Milano in data 15 aprile 1895 e 20 giugno 1895, ed ammesso in linea tecnica dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici con voto del 20 novembre 1895, colle modificazioni ed avvertenze in esso voto indicate.

Art. 2. *Termini per la ultimazione dei lavori.* — La concessionaria è tenuta a dare ultimati i lavori nel termine di due anni decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Art. 3. *Decadenza della concessione.* — Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, la concessionaria si intenderà decaduta dalla concessione e non potrà più ottenerne una seconda.

Progetti e condizioni di eseguimento.

Art. 4. *Tipo da adottarsi.* — Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 1° delle ferrovie economiche, ad eccezione della piattaforma, la quale avrà la larghezza di m. 4.40, secondo è stato stabilito nel progetto di cui all'art. 1.

Art. 5. *Progetto definitivo.* — Una copia del progetto approvato e nel quale saranno introdotte tutte le modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 6. *Stagni e paludi.* — Nella esecuzione dei lavori della linea sono assolutamente proibiti gli scavi atti a cagionare ristagni d'acqua od impaludamenti lungo la ferrovia.

Art. 7. *Traversate a livello.* — L'incrociamento delle vie ordinarie con la strada ferrata dovrà eseguirsi sotto un angolo che non sia minore di 45°, a meno che per circostanze eccezionali il Prefetto, sentito l'ufficio del Genio civile, non riconosca la necessità di ammettere un angolo più piccolo.

I cancelli e le barriere di cui dovranno essere munite tutte le traversate a livello, da ambo i lati della strada ferrata, saranno, nei luoghi pericolosi e ove sia possibile, distanti almeno m. 3.50 dalla rotaia più vicina.

Dette chiusure dovranno lasciare la larghezza libera di varco, misurata a squadra della strada attraversata, dai 4 ai 6 m. secondo la maggiore o minore importanza della strada medesima.

Questa larghezza di varco nelle strade vicinali o private ed in quelle non carreggiabili sarà da m. 2 a 4.

Sono ammesse le barriere da chiudersi a distanza, nonchè le tabelle monitorie, e per le strade mulattiere e pei sentieri le barriere fisse, limitando la custodia ai passaggi più frequentati.

In tutte le traversate a livello ambo le rotaie saranno munite di controrotaie di ferro, la lunghezza delle quali dovrà eccedere di circa m. 1.50 la larghezza libera del varco determinata con le norme precedenti.

Si darà accesso a queste traversate a livello mediante rampe in salita od in discesa aventi l'inclinazione più o meno dolce secondo l'importanza delle esistenti strade e previ i necessari accordi con le amministrazioni interessate e la relativa autorizzazione nei termini di legge.

Dette rampe dovranno sempre raggiungere la strada ferrata mediante un conveniente tratto orizzontale da ambo le parti.

La inclinazione delle rampe non potrà superare il 5 0|0, tranne nei casi eccezionali con autorizzazione dell'Autorità competente.

Saranno poi coperte da acconci materiali in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Art. 8. *Chiusura della strada.* — La ferrovia sarà isolata con siepe viva o con altro sistema di chiusura lungo tutto il percorso.

Art. 9. *Stazioni e stabilimenti accessori.* — Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate:

Rovello, Rovellasca, Mancra, Lomazzo, Caslino, Cadorago, Fino Mornasco e Portichetto, oltre a quella di Saronno e di Grandate comuni rispettivamente con le ferrovie Milano-Saronno-Varese e Como-Varese esercitate dalla Società delle ferrovie Nord-Milano.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentita la concessionaria.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che dopo all'apertura e all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli aghi degli scambi dei binari secondari saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc., ecc., cogli opportuni binari di servizio, proteggendo il binario principale con segnali o con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle stazioni avrà una pendenza non superiore al 5 0|00.

TITOLO II. — **Stipulazioni diverse.**

Art. 10. *Durata della concessione.* — La concessione della strada ferrata che forma oggetto del Capitolato presente è fatta per anni 75 a decorrere dalla data del decreto reale di approvazione della concessione medesima.

Gli impianti della tramvia da Saronno a Grandate faranno parte integrante della nuova ferrovia che è oggetto del presente Capitolato, in quanto non siano modificati in virtù della concessione attuale e ciò anche per gli effetti della riversibilità allo Stato al momento in cui cesserà la concessione stessa.

Art. 11. *Tassa di registro.* — Gli atti relativi alle espropriazioni dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione della ferrovia concessa saranno soggetti alla tassa fissa di lire una per ogni proprietà.

Art. 12. *Conservazione dei monumenti e proprietà degli oggetti d'arte trovati nelle escavazioni.* — I monumenti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori della ferrovia non saranno menomamente danneggiati.

La concessionaria dovrà dare avviso al Governo per mezzo del Prefetto della Provincia il quale provvederà sollecitamente perchè siano trasportati, onde non impedire la continuazione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e per tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 13. *Spese di sorveglianza per la costruzione e l'esercizio.* — Dalla data del decreto reale che approverà la presente concessione sino al termine della concessione medesima, sarà pagata dalla concessionaria annualmente al Pubblico Tesoro la somma di L. 20 per chilometro di linea di strada ferrata, in corrispettivo delle spese sostenute dal Governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio.

Art. 14. *Convogli ed orari.* — Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni fino a tre al giorno in andata e ritorno.

All'infuori di questi la concessionaria potrà aumentare il numero dei treni in quel modo che crederà ma i relativi orari dovranno essere approvati dal Governo e comunicati in tempo opportuno al Prefetto della Provincia.

Art. 15. *Tariffe pei trasporti.* — Pei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci saranno considerati come massimi agli effetti dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, i prezzi di tariffa approvati come tali dal Governo per le altre linee esercitate dalla Società Nord-Milano, quali risultano dal decreto ministeriale n. 14566-1750 del 9 maggio 1892.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniale si applicherà la tariffa speciale in vigore sulla rete Mediterranea.

Saranno pure estese al trasporto degli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali e rispettive famiglie ed anche al trasporto delle altre persone che sono ammesse a fruire di *concessioni speciali* sulla rete Mediterranea, le stesse norme e gli stessi prezzi ridotti in vigore sulla rete principale anzidetta, come risultano dalle pubblicazioni relative, agosto 1887 e giugno 1892.

Art. 16. *Trasporto gratuito dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza dell'esercizio.* — I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione della concessionaria, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

A tale effetto la concessionaria riceverà dal Ministero dei Lavori Pubblici apposita richiesta di biglietti di libera circolazione, permanente o temporanea, su tutte o su alcune parti della ferrovia concessa, o di biglietti per una determinata corsa valevoli per i funzionari o per le loro famiglie, nella quale richiesta sarà indicata la classe della vettura di cui il funzionario potrà valersi.

Art. 17. *Servizio di posta.* — Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da una estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa da punto a punto della medesima, sarà fatto gratuitamente dalla concessionaria, e con tutti i treni a richiesta dell'Amministrazione delle Regie Poste.

A richiesta pure dell'Amministrazione delle Poste, la concessionaria dovrà disporre che i capi convoglio ricavino essi i pacchi di lettere ed i dispacci non che i pacchi postali per consegnarli ai capi delle diverse stazioni o fermate, i quali ne faranno per parte loro consegna agli agenti o delegati dell'Amministrazione delle Poste incaricati di riceverli alle stazioni medesime.

Art. 18. *Trasporto della corrispondenza di servizio.* — La concessionaria potrà trasportare gratuitamente nella ferrovia soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti l'amministrazione e l'esercizio della linea stessa e le corrispondenze riguardanti il servizio cumulativo colle altre ferrovie.

Art. 19. *Servizio telegrafico.* — Il servizio telegrafico nella linea sarà regolato dalla convenzione 21 dicembre 1890 stipulata dalla Società delle ferrovie Nord-Milano col Ministero delle Poste e dei Telegrafi.

Art. 20. *Tronchi e stazioni comuni.* — La concessionaria sarà tenuta ad accordare al Governo od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed, in caso di dissenso, stabilite da arbitri.

Art. 21. *Rinunzia di privilegi.* — La concessionaria rinuncia ai privilegi per le diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linee nonchè per le linee laterali che gli potessero competere a sensi degli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 (allegato *F*).

Art. 22. *Questioni.* — Tutte le questioni di indole tecnica ed amministrativa che potranno insorgere in dipendenza della concessione saranno decise dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il parere del Consiglio dei lavori pubblici ed occorrendo anche quello del Consiglio di Stato.

Le altre questioni puramente civili saranno deferite al giudizio dei Tribunali ordinari.

Però, verificandosi il caso di applicare gli art. 252, 270 e 284 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, l'atto di compromesso stabilirà il procedimento ed i termini che dovranno osservarsi dagli arbitri.

Art. 23. *Decadenza della concessione per mancato compimento dei lavori.* — Pel caso preveduto dall'art. 254 della legge suddetta e quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, la concessionaria sarà definitivamente decaduta da tutti i diritti della concessione, e le porzioni di strada già eseguite che si trovassero in esercizio cadranno immediatamente in proprietà dello Stato, il quale sarà libero di conservarle o di abbandonarle come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; e la concessionaria non potrà pretendere alcun corrispettivo o prezzo per le opere già eseguite; e rispetto alle provviste sarà in facoltà dello Stato di acquistarle dietro stima fatta indipendentemente dalla loro destinazione, o di lasciarle a disposizione della concessionaria.

Art. 24. *Riscatto della concessione.* — Dopo venti anni dall'apertura all'esercizio della ferrovia e semprechè abbia dato affidamento un anno prima il Governo avrà la facoltà di riscattare la concessione mediante il corrispettivo stabilito dall'art. 284 della legge 20 marzo 1865 (allegato *F*).

Art. 25. *Scelta degli impiegati per il servizio tecnico e di segreteria.* — Per il personale tecnico e di segreteria necessario per la costruzione e per l'esercizio della linea la concessionaria si obbliga ad assumere in servizio, almeno per la metà del numero complessivo per ciascuna categoria, impiegati straordinari od avventizi delle costruzioni ferroviarie dello Stato (ingegneri, aiutanti, assistenti, disegnatori, impiegati d'ordine).

La scelta sarà fatta dalla concessionaria sopra un elenco che le verrà comunicato in tempo utile e dovrà essere notificato al Governo entro un termine che le sarà rispettivamente assegnato all'atto della comunicazione di esso, quale termine non potrà eccedere due mesi, sia per la scelta del personale per la costruzione sia di quello per l'esercizio della linea.

Decorso il termine infruttuosamente, saranno applicate a carico della concessionaria le comminatorie, previste dall'art. 59 del regolamento di polizia ferroviaria approvato con Regio Decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª).

Art. 26. *Scelta degli impiegati pel servizio non tecnico.* — Pel personale non tecnico assunto dalla concessionaria al suo servizio dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari e volontari congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi cui potranno venire chiamati.

Art. 27. *Trasporto dei membri del Parlamento.* — La concessionaria è obbligata a trasportare gratuitamente sulla propria linea i membri dei due rami del Parlamento.

Art. 28. *Trasporto di Autorità politiche.* — Oltre ai funzionari governativi di cui all'art. 16 di questo Capitolato, la concessionaria dovrà rilasciare biglietti di libera circolazione sulla linea al Prefetto della Provincia e rispettivamente al Sotto-prefetto del Circondario.

Art. 29. *Servizio cumulativo.* — La concessionaria dovrà uniformarsi a tutte le disposizioni che hanno vigore in oggi e che saranno emanate dal Governo, pel servizio interno e cumulativo delle ferrovie del Regno.

Art. 30. *Preferenza alla industria nazionale.* — Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi, a parità di condizioni, l'industria nazionale, applicando le disposizioni dell'art. 21 del Capitolato per la rete Mediterranea approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª). (*Seguono le firme*).

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Dai quadri statistici annessi alla Relazione del Consiglio d'Amministrazione per l'esercizio 1895-96, riassumiamo i dati più essenziali:

Lunghezza effettiva chilometrica al 30 giugno 1896 delle linee costituenti la Rete principale.

Linee di proprietà dello Stato:

Torino-Genova 174; Torino-Milano 150; Torino-Susa 53, Bussoleno-Confine francese 49; Alessandria Arona 103; Valenza-Casale-Vercelli 42; Savona-Acqui-Bra 145; Pisa-Genova-Ventimiglia (Confine francese) 331; Mondovì-Bastia 10; Trofarello-Chieri 9; Rho-Sesto Calende 44; Milano-Chiasso (per la sola metà) 26; Milano-Pavia 39; Gallarate-Varese 19; Sesto Calende-Arona 9; Cava d'Alzo-Novara 36; Firenze-Empoli-Pisa 79; Pisa-Livorno Marittima 20; Empoli-Chiusi 152; Roma-Pisa-Colle Salvetti-Livorno 352; Cecina-Saline 30; Asciano-Montepescali 84; Roma-Napoli (per Palestrina) 249; Ciampino-Frascati 7; Cancello-Avellino 74; Eboli-Metaponto 193; Taranto-Reggio di Calabria 477; Sibari-Cosenza 69; Oleggio-Pino 66; Codola Nocera 5; Marina di Catanzaro-Città 9; Battipaglia-Agropoli 30; Novara-Romagnano 26; Vercelli-Mortara-Broni 71; Bra-Carmagnola 21; Torino-Cuneo-Saluzzo 103; Reggio di Calabria-Battipaglia: Reggio-Scilla-Gioia Tauro al Petrace-Nicotera 69, Agropoli Castelnuovo-Vallo 21; Castrocucco-Sicignano: Sicignano-Casalbuono 65; Parma-Spezia: Spezia-Pontremoli 42, Parma-Berceto 46; Succursale dei Giovi 23; Genova-Ovada-Asti 98; Ciampino-Velletri-Segni 51; Cavallermaggiore-Alessandria 98; Castagnole-Asti-Mortara 89; Voghera-Pavia 23; Napoli-Eboli 80; Torre Annunziata-Castellammare 6.

Linee di proprietà promiscua o privata:

Novi-Alessandria-Piacenza 116; Milano-Vigevano e Circonvallazione 37; Torino-Pinerolo-Torre Pellice 55; Acqui-Alessandria 34; Mortara-Vigevano 13; Chivasso-Ivrea 33; Torreberetti-Pavia 41; Pontegalera-Fiumicino 11.

Lunghezza effettiva chilometrica al 30 giugno 1896 delle linee complementari costituenti la Rete secondaria.

1ª categoria:

Reggio Calabria-Battipaglia: Nicotera-Ricadi 14, Ricadi-Pizzo 33, Pizzo-Sant'Eufemia-Marina 31, Castelnuovo Vallo-Pisciotta 17, Pisciotta-Praja d'Ajeta 63, Praja d'Ajeta-Tortora-Sant'Eufemia Marina 122; Sicignano-Castrocucco: Casalbuono-Lagonegro 13; Parma-Spezia: Berceto Borgotaro 15, Borgotaro-Pontremoli 17.

2ª categoria:

Ivrea-Aosta 67; Gozzano-Domodossola 54; Cuneo-Ventimiglia: Cuneo-Limone 32; Avezzano-Roccasecca: Roccasecca-Sora 30, Sora-Balsorano 13; Benevento-Avellino 30; Taranto-Brindisi 72; Sant'Eufemia-Catanzaro Marina: Sant'Eufemia-Marcellinara 25, Marcellinara-Corace 9.

3ª categoria:

Romagnano-Varallo 25; Chivasso-Casale 45; Cuneo-Mondovì 27; Airasca-Cavallermaggiore 35; Dalla stazione di Frascati alla Città 3; Cajanello-Isernia: Cajanello-Rocca Ravindola 27, Rocca Ravindola-Isernia 18; Ceva-Ormea: Ceva-Trappa 27, Trappa-Ormea 9; Gallarate-Laveno 32; Lucca-Viareggio 23; Aulla Lucca: Lucca-Ponte a Moriano

10; Rocchetta-S. Venere-Avellino: Rocchetta Monteverde 14, Avellino-Paternopoli 27, Paternopoli-S. Angelo dei Lombardi e Conza Monteverde 62; Campiglia Marittima-Piombino 14; Sparanise-Gaeta 60; Velletri-Terracina 80.

4ª categoria:

Moretta-Saluzzo 15; Bricherasio-Barge 12; Torre Annunziata-Cancello e Castellammare-Gragnano 36; Cuneo-Saluzzo 33.

Riassunto degli introiti nei centri principali.

Genova:	
S. Benigno	4,671,323.75
S. Limbania	4,041,579.11
Piazza Principe	3,376,752 74
Piazza Caricam.	1,269,873.13
Piazza Brignole	1,008,463.55
Principe (Scalo)	609,568.73
Ag. Gondrand (Suc. V. Roma)	288,888.90
Agenzia di città	22,301.83
Hôtel des Etrangers (1)	21,994 59
Ag. Gondrand (Pal. Doria)	14,199.34
Ag. doganale	1,695.50
Totale	15,326,641.17

Milano (2):	
Centrale	3,919,924.96
Porta Garibaldi	3,512,851.89
Porta Ticinese	1,612,145.90
Ag. Gall. V. E.	397,400.42
Ag. doganale	2,292.97
Totale	9,444,616.14

Torino:	
Porta Nuova	6,263,875.68
Porta Susa	1,758,588.09
Succursale	1,100,639.45
Ag. di città	56,615.43
Ag. doganale	4,478.65
Totale	9,184,197.30

Roma (2):	
Termini	4,353,355.36
Ag. Internaz.	671,573.71
Trastevere	458,752.62
Ag. di città	124,821.74
Soc. vagoni-letto	68,736.02
San Paolo	27,155.44
Totale	5,704,394.89

Napoli (2):	
Stazione	4,454,341.19
Ag. Grimaldi	321,254.50
Scalo maritt.	236,234.37
Totale	5,011,830.06

Savona:	
Marittima	1,337,070.89
Letimbro	895,108.78
Totale	2,232,179.67

Firenze (2):	
S. Maria Novella	993,181.81
Porta al Prato	871,476.64
Agenzia Ferrari	36,938.63
Totale	1,901,597.08

Sampierdarena:	
Stazione	1,005,896.03
1ª e 2ª fermata	655,650.65
Totale	1,661,546.68

Livorno:	
San Marco, Torretta	1,108,825.20
Marittima	500,959.40
Totale	1,609,784.60

Alessandria	1,319,105.50
Spezia	1,259,135.25
Novara (2):	1,211,035.59

Pisa (2):	
Centrale	917,890.31
Porta Fiorentina	162,535 25
Porta Nuova	88,378.97
Totale	1,168,804.53

Movimento dei viaggiatori.

Categorie dei viaggiatori	Esercizio 1895-96 Quantità per categoria N.	Esercizio 1895-96 Rapporto per cento sulle categorie	Esercizio 1894-95 Quantità per categoria N.	Esercizio 1894-95 Rapporto per cento sulle categorie	Differenze nell'anno 1895-96
A pr. intero	9,587,647	38.66	9,293,338	38,84	+ 294,309
A pr. ridotto:					
con biglietti di and. e rit.	12,906,992	52.04	12,396,397	51.81	+ 510,595
con biglietti a rid. diverse	801,000	3.23	818,503	3.42	— 17,503
quantità dei biglietti circ. e d'abb.	99,267	0.40	98,395	0.41	+ 872
Totale dei viaggiatori a pr. rid.	13,807,259	55.67	13,313,295	55,64	+ 493,964
Trasporti per conto dello Stato	1,405,877	5.67	1,319,316	5,52	+ 86,561
Totale comp.	24,800,783	100.00	23,925,949	100.00	+ 874,834

(1) Dal 1° ottobre 1895 abilitato al servizio dei viaggiatori e dei bagagli.
(2) Esclusi gli Uffici di transito.

Risultati dell'esercizio.

Prodotti	1895-96	1894-95	Differenza
Viaggiatori	50,719,730.90	47,571,679.15	+ 3,148,051.75
Bagagli e cani	2,423,324.16	2,269,521.86	+ 153,802.30
Merci a G. V.	7,861,370.44	7,389,681.00	+ 471,689.44
Merci a P. V. accelerata	4,501,624.76	4,348,404.40	+ 153,220.36
Merci a P. V.	62,594,025.15	58,844,000.78	+ 3,750,024.37
Prodotti fuori traffico	992,073.32	1,061,567.02	— 69,493.70
Trasporti a rimborso di spesa	2,417,113.11	2,022,821.00	
Totale	131,509,261.84	123,507,676.17	+ 8,001,585.67

Spese	1895-96	1894-95	Differenza
Direz. e Servizi Amministr.	2,799,964.27	2,782,087.21	+ 17,877.06
Manten., Sorv. e Lavori	15,582,493.80	15,205,385.97	+ 377,107.83
Traz. e Mater.	32,637,471.46	30,319,557.98	+ 2,317,913.48
Mov. e Traffico	29,890,373.46	29,987,467.57	— 97,094.11
Generali dell'esercizio	4.130,518.30	3,151,445.79	+ 979,072.51
Totale	85,040,821.29	81,445,944.52	+ 3,594,876.77

Il **prodotto netto** risulta dunque di lire 46,468,440.55 per l'esercizio 1895-96 contro lire 42,061,731.65 nell'esercizio precedente.

Il rapporto fra la spesa ed il prodotto è del 64.67 per cento nel 1895-96, mentre fu del 65.94 nell'esercizio 1894-95.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

La frana del Dusino sulla linea Torino-Alessandria.

A seguito delle notizie pubblicate nel nostro numero precedente ci viene segnalato un nuovo importante scoscendimento nel grande rilevato detto del Dusino, fra Villanova e Villafranca, sulla linea Torino-Alessandria.

Questo rilevato, con un'altezza massima di circa 30 m., ha una larghezza al piede che raggiunge quasi i 300 m., a motivo delle ripetute frane e degli scoscendimenti in esso verificatisi fino dall'epoca della costruzione della linea e poi successivamente con maggiore o minor importanza a diversi intervalli.

Attualmente lo scoscendimento dello scarpato destro nel senso Torino-Alessandria, che nelle scorse settimane erasi iniziato e pareva poi arrestarsi, ha ripreso con notevole importanza per una estesa di circa 20 m., investendo pressochè metà della sede del binario contiguo. L'abbassamento assai rapido ha raggiunto già nella parte franata parecchi metri e si è quindi dovuto ridurre l'esercizio nella tratta Villanova-Villafranca su un solo binario, che è perfettamente immobile e non minacciato dalla frana, cosicchè il servizio può procedere regolarmente.

Il personale del Mantenimento della Società del Mediterraneo fa ogni sforzo per riparare il guasto e diminuirne l'importanza, sia col continuo lavoro di sistemazione e ripresa delle materie in movimento, sia con abbondanti giornalieri ricarichi di materie leggere e resistenti, che si trasportano dai depositi d'Alessandria e di Torino e si preleveranno occorrendo anche dal deposito di Bussoleno.

Speriamo di poter annunziare nel nostro numero venturo il ripristino della linea sopra entrambi i binari, colla cessazione di un fenomeno che, per il modo di manifestarsi e per le condizioni singolari della località, presenta un interessante argomento di studio.

><

Ferrovia funicolare del « Castellaccio » a Genova.

(*Visita di ricognizione del tronco per Piazza della Zecca e San Nicola*).

Oggi, 30, alle ore 9, la Commissione nominata dal Ministero dei Lavori Pubblici, composta del comm. Crosa, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, dell'Ingegnere Capo del Genio Civile della Provincia di Genova, dell'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale e dell'Ingegnere Capo dell'Ufficio d'Arte del Municipio di Genova, procede alla visita di ricognizione e di collaudo per l'autorizzazione all'apertura all'esercizio del tronco inferiore, fra Piazza della Zecca e S. Nicola, della ferrovia funicolare del Castellaccio a Genova.

><

Ferrovia S. Giorgio di Nogaro al confine austriaco.

(*Commissione internazionale per gli accordi relativi*).

Sappiamo che sono stati nominati i rappresentanti nella Commissione internazionale per gli accordi da prendersi circa l'allacciamento della ferrovia San Giorgio di Nogaro al confine austriaco a Monfalcone-Cervignano. Tali rappresentanti sono:

1. Il sig. Prefetto della Provincia di Udine in rappresentanza del Governo;

2. Il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Verona sig. ing. cav. Giovanni Balzaretti;

3. I delegati della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche in rappresentanza della Società stessa concessionaria della linea San Giorgio di Nogaro, confine austriaco e che saranno designati dal Direttore della Società;

4. Il Direttore della circoscrizione doganale di Udine sig. cav. Giacomo Paglieri designato dalla Direzione generale delle Gabelle nell'interesse della Finanza.

Il Governo Austro-Ungarico ha nominato dal suo canto, membri della predetta Commissione:

1. Il Consigliere della Luogotenenza Imperiale e Reale di Trieste sig. Giovanni Vinkschgau, a nome della Luogotenenza Imperiale e Reale di Trieste;

2. L'Ispettore generale Carlo Teodoro Rühl, rappresentante del Ministero Imperiale e Reale delle Strade ferrate;

3. Il Consigliere e Direttore delle Strade ferrate dello Stato sig. Barone Arturo di Borowiczka, rappresentante la direzione delle Strade ferrate dello Stato; nonchè i Delegati della ferrovia locale del Friuli, signori: dottore Luigi de Pojer di Monriva, Presidente di detta linea, ed il Consigliere di Amministrazione sig. dott. Isidoro Bing;

4. Il Commissario del distretto Giovanni Brekich-Strassoldo, che fungerà da segretario.

><

Tronco Santo Stefano-Sarzana.

(*Situazione dei lavori*).

Diamo le seguenti notizie circa la situazione dei lavori in corso di costruzione pel tronco da Santo Stefano a Sarzana, (diramazione della ferrovia Parma-Spezia), riferita al 1° del corrente mese:

Espropriazioni. — Eseguite dalla Amministrazione governativa che le ha completamente ultimate.

Movimenti di materie. — Le trincee sono ultimate, eccezione fatta delle due alle progressive 1650 e 1850, per un complesrivo cubo di m. 6246; pei rialzi, continua la loro formazione colle materie provenienti dagli scavi del fiume Magra e delle cave di prestito nella trincea d'approccio Sarzana alla galleria Folcinello e progressiva 2050; per completare i rialzi mancano ancora complessivamente m. c. 62.681.

Opere d'arte. — Restano a fondarsi cinque opere d'arte; sono in corso di fondazione altre due; ed in elevazione due sifoni.

Muri. — È quasi ultimato il muro di sottoscarpa e divisorio al Restano, alla progressiva media 2917.

Fabbricati. — Continuano i lavori di finimento nei fabbricati della stazione di Santo Stefano. I caselli sono ultimati eccetto quello alla progressiva 3065.

Armamento. — È iniziata e prosegue la posa del binario dalla fine del tronco alla progressiva 6000.

Gallerie. — La galleria Fabinello, della lunghezza di m. 43.70 è quasi completamente ultimata. I lavori dovrebbero, in base al contratto colla Impresa G. Bassani, essere ultimati pel 1° aprile p. v. In complesso i lavori stessi sono sviluppati in modo soddisfacente; e qualora la stagione non si mostri soverchiamente contraria, potranno essere ultimati, se non al preciso termine fissato dal contratto, certamente con lieve ritardo sulla data medesima.

><

Soppressione della Direzione Tecnica Governativa della Faenza-Frenze.

Sappiamo che con recente provvedimento di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici venne soppressa, a partire dal 1° febbraio p. v., la Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia da Faenza a Firenze.

Il servizio di stralcio della linea medesima venne affidato al R. Ufficio di Circolo ferroviario di Firenze, al quale è stato all'uopo aggregata una parte del personale della Direzione medesima.

><

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

(*Nomina di un arbitro*).

Siamo informati che fra S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ed il Direttore della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde venne stabilito di sottoporre alla decisione inappellabile di un arbitro la risoluzione della vertenza esistente fra il Governo e la Compagnia medesima, in ordine al compenso chiesto da quest'ultima per gli studii ed i progetti da essa eseguiti, riguardanti la Rete secondaria della Sardegna.

L'arbitro stesso venne di comune accordo designato in persona del signor cav. ing. Pasquale Valsecchi, Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Senatore del Regno.

><

Linea da Civitavecchia a Roma.

(*Servizio di viaggiatori terza classe nel treno merci 1248*).

Ci consta che la Mediterranea, allo scopo specialmente di favorire il movimento dei viaggiatori di terza classe, ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di assegnare, in via di esperimento, il servizio viaggiatori, fra Roma e Civitavecchia, al treno merci n. 1248, in partenza da Roma alle ore 11.40 ed in arrivo a Civitavecchia alle 15.23.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Movimento nel personale*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha fatto le seguenti disposizioni nel personale dei funzionari preposti alle Direzioni locali di esercizio di Catania e di Caltanissetta:

L'ingegnere Capo di esercizio, cav. Vincenzo Parenti,

è stato chiamato a prestare servizio in Palermo, presso la sede della Direzione Generale;

In conseguenza l'ingegnere Capo Sezione, cav. Antonino Nico, è stato incaricato di reggere la Direzione locale di esercizio di Catania, e l'ingegnere di manutenzione di prima classe, signor Giuseppe Marcello, è stato incaricato di reggere quella di Caltanissetta.

><

Definizione di vertenze tra la Sicula e la Circumetnea.

Nei giorni 22, 23, 24, 25 e 26 del corrente mese di gennaio, come annunziammo nel numero scorso, si tennero in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, fra i Rappresentanti dell'Amministrazione Governativa, della Società per le Strade Ferrate della Sicilia, del Consorzio per la Ferrovia Circumetnea e della Società Siciliana dei Lavori Pubblici, delle Conferenze allo scopo di risolvere le questioni rimaste insolute nelle precedenti riunioni tenute a Roma nei giorni 30 maggio e 1° luglio 1896, ed a Palermo nei giorni 30 e 31 luglio e 1° agosto stesso anno, nelle quali si definirono in massima tutte le vertenze relative ai lavori per l'impianto delle stazioni di Catania e di Giarre per la Ferrovia Circumetnea e per il prolungamento della linea fino al molo di Catania.

Le questioni rimaste insolute e delle quali si è trattato nelle Conferenze di questi giorni, concernono le chiusure nella stazione di Giarre ed i corrispettivi da corrispondersi alla Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia, per l'occupazione di aree occorrenti all'impianto della stazione di Catania della Circumetnea, per le opere esistenti nei terreni da cedersi, per la manutenzione delle opere da parte delle due Società, per le servitù varie e soggezioni dell'esercizio e quelle riguardanti le modalità, norme e condizioni tutte reciproche per il servizio cumulativo fra le Ferrovie della Sicilia e la Circumetnea.

Alle Conferenze intervennero:

Per l'Amministrazione Governativa, i signori: commendatore ing. Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate; comm. Vincenzo Longhi; commendatore Icilio Calvori; cav. ing. Giovanni Piccini, e cavaliere ing. Stefano De Casa, RR. Ispettori Capi delle Strade Ferrate;

Per il Consorzio della Circumetnea, l'onorevole commendatore avv. Vincenzo Piccolo-Cupani, Deputato al Parlamento;

Per la Società delle Strade Ferrate della Sicilia, i signori: comm. avv. Enrico Scialoia, Rappresentante della Società in Roma; cav. Antonino Demedio, Capo dell'Ufficio Controllo; ing. Andrea Alessandri, Ispettore del Movimento;

Per la Società Siciliana dei Lavori Pubblici, i signori: cav. Michele Paternò-Raddusa, Presidente del Consiglio di Amministrazione, e ing. Celestino Chiarovano, Direttore delle costruzioni.

Nelle Conferenze in questione, dopo lunghe ed animate discussioni, i Rappresentanti delle Società interessate, mercè l'opera dei Rappresentanti Governativi, hanno potuto mettersi d'accordo su tutti i punti in controversia; cosicchè, in conformità agli accordi presi, sarà stipulata apposita convenzione, la quale avrà la durata di due anni, salvo a confermarla od a rinnovarla su altre basi ed a promuoverne l'approvazione governativa prima dello spirare dell'anzidetto biennio.

><

Servizio viaggiatori nel treno merci Mediterraneo 1372.

Sappiamo che la Mediterranea ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate che il servizio viaggiatori col treno merci 1372 abbia principio da Vigevano anzichè da Abbiategrasso, come viene praticato attualmente.

><

Facilitazioni per l'Esposizione di macchine enologiche a Roma.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate affinchè le Società Ferroviarie concedano le solite agevolezze a favore tanto degli Espositori e Giurati, quanto dei vini, liquori e delle macchine, che saranno mandati alla Fiera-concorso di vini nazionali con Esposizione di macchine enologiche, che sarà tenuta a Roma a cura del Circolo Enofilo Italiano dal 18 febbraio al 2 marzo p. v.

><

Per la franchigia telegrafica fra la Camera di Commercio di Livorno ed il Circolo ferroviario di Firenze.

La predetta Camera ha anche manifestato il desiderio che venga concessa la franchigia per la corrispondenza telegrafica fra la Camera stessa ed il R. Ufficio di Circolo ferroviario in Firenze, e ciò allo scopo di facilitare la frequente corrispondenza di affari fra i due uffici in quanto ha relazione a provvedimenti attinenti al servizio della locale stazione marittima e degli stabilimenti commerciali della Diga rettilinea e del Deposito franco; poichè il movimento commerciale di quel porto e sopratutto il commercio di transito si accentra per la massima parte in quelle località, cui fa capo e dalle quali si svolge.

><

Facilitazioni per l'Esposizione generale di Torino.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, in seguito ad interessamento avuto dalla Commissione esecutiva della Esposizione generale italiana che avrà luogo in Torino l'anno prossimo, inizieranno pratiche colle ferrovie estere in corrispondenza per ottenere possibilmente delle facilitazioni atte a favorire il concorso dei visitatori a quella Esposizione; nonchè colle ferrovie minori italiane per indurle a consentire riduzioni eguali ed analoghe a quelle che esse hanno determinato di accordare sia pei viaggi delle persone in genere e sia pei trasporti delle cose.

><

Per l'esposizione di macchine agricole a Vienna.

Siamo informati che la I. R. Società di Agricoltura di Vienna, col mezzo della Ambasciata di Austria-Ungheria in Roma, ha espresso il desiderio che siano concesse delle agevolazioni speciali di trasporto per le macchine ed altri oggetti che gli industriali italiani intendessero inviare al terzo mercato internazionale di macchine agricole che si terrà in Vienna dal 4 al 9 maggio p. v.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratto per lavori lungo la linea Lugo Lavezzola).

L'Adriatica ha sottoposto alla Superiore approvazione il contratto colla Ditta Bertazzoni Francesco per la fornitura e posizione in opera di m. c. 2600 circa di mattoni, occorrenti per rialzare le banchine da Massalombarda, al chilometro 17 e dal chilometro 17 al chilometro 20 della linea Lugo-Lavezzola.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratto per lavori sulla linea da Roma a Pisa).

La Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa il contratto stipulato colla Ditta Fumaroli Pietro di Roma per la esecuzione dei lavori della travata metallica pel sottovia della Carbonifera, alla progressiva 236.789 della linea da Roma a Pisa.

(Percorso del materiale rotabile durante il 4° trimestre 1895-96).

Diamo qui di seguito la indicazione della percorrenza del materiale rotabile sulle linee della Rete Mediterranea, durante il quarto trimestre dell'esercizio 1895-96:

Locomotive . . .	Chilometri	8,369,646
Carrozze . . .	»	35,109,506
Bagagliai . . .	»	8,847,073
Carri da merce . .	»	66,272,792

><

Per biglietti di andata e ritorno fra Livorno, Milano e Torino.

Ci informano da Livorno che quella Camera di Commercio ed Arti, tenuto conto dei rapporti commerciali esistenti fra Livorno da una parte e Milano e Torino dall'altra, ha vivamente raccomandato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate che sia secondato un desiderio manifestato dal commercio locale, affinchè quella stazione ferroviaria sia autorizzata a rilasciare biglietti di andata e ritorno festivi per Milano e per Torino.

><

Biglietto a prezzo ridotto sulla linea Moretta-Saluzzo.

La Mediterranea ha prorogato l'esperimento dei prezzi ridotti stabiliti sulla linea da Moretta a Saluzzo per il servizio dei viaggiatori.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Siena e Roma.

La Camera di Commercio ed Arti per le Provincie di Siena e di Grosseto, per deferire alle premure fattele dal Commercio locale, ha instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere la istituzione di biglietti di andata e ritorno fra Siena e Roma, trattandosi di un provvedimento vantaggioso per le relazioni commerciali e pei rapporti quotidiani che intercedono fra Siena e la Capitale.

><

L'orario ferroviario nella provincia di Siena.

La predetta Camera di Commercio ha anche espresso voto al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè le modificazioni di orario introdotte recentemente pei treni delle linee in Provincia di Siena e state attuate in via di esperimento, restino definitive, e perchè sia assicurata in modo stabile e sicuro la coincidenza a Chiusi per Roma. col treno della Rete Adriatica, del treno che parte da Siena alle ore 18.

><

Per gli appalti ferroviari in Rumania.

Per norma delle Case italiane che intendessero di concorrere in avvenire ad appalti per la fornitura di materiale ferroviario in Rumania, diamo le seguenti informazioni:

1. È regola costante ed assoluta in Rumania di ammettere a simili licitazioni soltanto le Imprese che si trovano inscritte in una lista apposita esistente presso la Direzione Generale delle ferrovie, approvata dal Consiglio di amministrazione;

2. Per ottenere la inscrizione nella detta lista le Case interessate devono farne apposita domanda al Ministero dei Lavori Pubblici Rumeno, il quale, a spese dei richiedenti, delega una persona tecnica per recarsi a visitare gli stabilimenti, ed avutone rapporto favorevole, le fa inscrivere nella citata lista delle Ditte facoltizzate a concorrere alle licitazioni in parola; la qual cosa è stata stabilita per ovviare agli inconvenienti della concorrenza di Case che non offrono tutte le necessarie garanzie e di dovere poi rescindere i contratti con esse stipulati.

Abbiamo creduto accennare alla convenienza delle pratiche suaccennate per eccitare le nostre Ditte a non tardare ad adempiere alla suespressa formalità della inscrizione a motivo che nella presente Sessione parlamentare verranno chiesti nuovi crediti per la fornitura di materiale ferroviario.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto compilato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, per la esecuzione dei lavori occorrenti per lo spostamento della ferrovia Roma-Firenze fra i chilometri 116.141 e 117.092, assegnando il termine di due anni per il compimento delle opere;

Ha dato parere sugli atti di collaudo dei lavori per la costruzione di una casa cantoniera al chilometro 129.800 della linea da Eboli a Metaponto, eseguiti dalla Impresa Gallo Pasquale, e sulla domanda di maggiori compensi avanzata dall'Impresa stessa;

Ha pur dato il suo parere su di una vertenza colla Impresa di Navigazione del Lago Maggiore, circa la competenza passiva delle spese per la demolizione e ricostruzione di una tettoia ad uso deposito di legname nel cantiere di Arona.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a prendere in benevola considerazione una domanda della Camera di Commercio ed Arti di Porto Maurizio, da essa presentata nell'interesse dei Comuni del Mandamento di Diano-Marina, intesa ad ottenere che gli stracci provenienti da altre Provincie per uso della concimazione degli ulivi, e destinati in tal modo alla dispersione, venga applicata la voce della tariffa n. 1, attuata il 16 maggio 1895, n. 123, serie F, così definita: Residui d'ogni specie, non nominati, non atti ad altro uso che a quello esclusivo di concime, e destinati alla dispersione.

La Camera, in appoggio alla sua domanda fa considerare che gli stracci, introdotti nel proprio distretto, non hanno altra destinazione che quella di essere adoperati come concime per gli oliveti e per altre colture, essendo notorio che non esistono nella Provincia fabbriche destinate ad utilizzarli in qualsiasi modo.

—

L'Adriatica ha presentato alla Superiore approvazione la proposta di una tariffa speciale comune a piccola velocità, applicabile ai trasporti delle merci in genere in partite di almeno 10.000 chilogrammi per vagone, o paganti per tale peso minimo, da Venezia a Trieste e viceversa via Cormons.

—

Sono in corso i seguenti Decreti dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, coi quali si dispone:

1. La validità della tariffa eccezionale N. 1006, piccola velocità, pei trasporti di lignite o di formelle di lignite, in partenza e destinazione di determinate stazioni, viene prorogata in via di esperimento per un altr'anno, e cioè a tutto il 1897, giusta la proposta fatta dall'Adriatica anche a nome e per conto della Mediterranea;

2. Viene resa definitiva la disposizione transitoria riguardante l'abbuono di L. 0.51 la tonnellata sul diritto fisso inerente alla stazione di Cerignola per il carico e lo scarico dei trasporti da o per Cerignola-Città;

3. Le disposizioni riguardanti l'uso dei carri di serie O per le spedizioni in piccole partite di merci di lunghezza eccezionale, sono mantenute in vigore in via di esperimento per tutto l'anno 1897, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale per le strade ferrate Meridionali;

4. La tariffa eccezionale N. 1001, piccola velocità, per i trasporti a vagone completo di fuligine, immondizie, ecc., è prorogata per un altro anno a datare dal 1° gennaio 1897 in via di esperimento, ed alle stesse condizioni, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Adriatica, anche a nome e per conto della Mediterranea.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, della concessione in favore della Ditta Tavella per i suoi trasporti di sale e di tabacco da Milano a Crema;

2. Ad una proposta, in favore della Ditta Fiorentino e Fischietti per i suoi trasporti di guano da località del litorale Jonico a località del litorale Tirreno;

3. All'ammissione della stazione di Omegna alla tariffa locale N. 410, piccola velocità, serie A e B, coi prezzi rispettivi di L. 61.90 e di L. 57.84 per tonnellata;

4. Alla concessione a favore della Ditta Cobianchi Vittorio, per i suoi trasporti di dolomite da Borgomanero a Omegna, consistenti nell'abbuono del 10 0[0 sui prezzi della tariffa speciale N. 121, serie 3ª, escluso il diritto fisso, contro impegno nella Ditta di un traffico minimo annuo di 500 tonnellate;

5. Alla rinnovazione per un altr'anno della concessione di cui fruisce la Ditta A. Perillo per i suoi trasporti di olio, con estensione della concessione medesima ai trasporti in partenza da località oltre Cassano all'Jonio;

6. Alla proposta relativa all'abbuono del 15 0[0 sulla tariffa ordinaria, da accordarsi alla Ditta Giuseppe Mazza, per i suoi trasporti di castagne, frutta secca, vino comune e semi di lino, dalle stazioni della linea Battipaglia, Reggio di Calabria, a Napoli, San Giovanni a Teduccio, Castellamare di Stabia, Casalnuovo, Carosia ed Aversa, e di cereali, farina, crusca e pasta da vermicellaio, in senso inverso, con obbligo nella Ditta di un traffico minimo annuale di 1150 tonnellate.

—

Abbiamo da Milano che quella Camera di commercio ed arti ha fatto tenere al Ministero dei Lavori Pubblici una Relazione della propria Commissione dei trasporti, con la quale si conclude in senso favorevole sulle istanze dell'ingegnere Rotondi e della Ditta Carlo Erba per la riduzione della tariffa ferroviaria pei trasporti di acetato di calce, il quale si vorrebbe che fosse ascritto alla VIII classe della tariffa, anzichè alla II, come è attualmente classificato; imperocchè il detto acetato è una materia prima dalla quale viene estratto l'acetone e che sia per la sua qualità di materia prima, sia pel suo infimo valore, dovrebbe essere assimilato alle altre materie prime che godono appunto del trattamento della classe VIII.

Trattandosi di favorire un'industria nazionale assai promettente, la predetta Camera ha richiamato sulla grave questione la particolare attenzione del Ministero, con la preghiera di spiegare i suoi autorevoli uffici presso l'Amministrazione sociale ferroviaria, onde la proposta della classsificazione dell'acetato di calce venga presto attuata.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammessa, per la parte che lo riguarda, la rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° marzo p. v., ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruisce la Ditta Candiani ed Ellena per i suoi trasporti di laterizi a vagone completo da Lungavilla a Milano.

—

La Mediterranea ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta D'Uva Raffaele, intesa ad ottenere che la concessione accordatale per i suoi trasporti di olio vegetale in destinazione di Salerno, Castellamare, Torre Annunziata e Napoli, scaduta col 31 dicembre p. p., sia rinnovata, alle stesse condizioni, per un altro anno.

—

La Direzione Generale per le Ferrovie Meridionali ha proposto al R. Ispettorato delle Ferrovie la rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° gennaio corrente, ed alle stesse condizioni già vigenti, delle concessioni speciali pei trasporti di legname dall'Austria-Ungheria, in servizio diretto, ed in rispedizione, di cui fruivano le seguenti Ditte: Giovanni Ermolli di Varese; Elio Melli di Ferrara; Paolo Morassuti di San Vito al Tagliamento; Pietro Piussi di Udine; Margreth e Comp. di Udine; Fratelli Dal Torso di Udine; Antonio Morassuti di Padova; Fratelli Feltrinelli di Milano; Zanotti e Ferni di Genova; Luigi Bisi di Badia-Polesine, ed Agostino Scarpa di Villaro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Savona-Sassello-Acqui. — Il Comitato costituitosi in Savona per promuovere un nuovo valico dell'Appennino mediante la costruzione d'una ferrovia Savona-Sassello-Acqui, ha presentato in questi giorni al Municipio di Savona il progetto del primo tronco di detta ferrovia, cioè pel percorso da Savona a Sassello. Per ultimare gli studi del secondo tronco da Sassello ad Acqui, il Comitato stesso domanda al Municipio i fondi necessari. La cittadinanza savonese è unanimemente favorevole al progetto, dal quale si ripromette notevoli vantaggi.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Giorni sono ebbe luogo la visita di ricognizione del tronco Rezzato-Tormini, lungo 20 chilometri, da parte degli Ispettori governativi cavalieri Spreafico e Sapegno. Li accompagnavano l'ingegnere progettista conte Corniani, l'ingegnere Giordani, nonchè il cav. Migliavacca ed il Presidente della Deputazione Provinciale cav. avv. Frugoni con alcuni membri della Deputazione.

La visita ebbe luogo in seguito alla domanda fatta di aprire detto tronco al pubblico esercizio, il che si spera avverrà ai primi di febbraio, previa visita della Commissione di collaudo, che farà anche le prove dei ponti metallici.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 gennaio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 gennaio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete

secondaria) ascesero a L. 2,897,792.15, con un aumento di lire 42,103.68 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 gennaio 1897 si ragguaglia a L. 74,172,886.66, presentando un aumento di L. 1,316,301.61 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 dicembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 298,283, con una diminuzione di L. 15,188 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1896 ammontano a L. 5,373,405, con un aumento di L. 65,686 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie elettriche Varesine. — Si è tenuta il 24 corrente, come abbiamo preannunciato, l'Assemblea degli Azionisti della Società per le Tramvie elettriche Varesine.

L'esercizio 1896 offre un utile per gli Azionisti di lire 6000. Verrà ripartito sul capitale azionario di L. 400,000.

Come proponeva il Consiglio d'Amministrazione, col bilancio vennero approvate le seguenti proposte:

1° Aumento del capitale sociale da lire 400,000 a lire 1,200,000;

2° Emissione di Obbligazioni per la somma di 300,000 lire, con facoltà al Consiglio di aumentare questa somma fino a lire 1,000,000, quando saranno versati i decimi per l'aumento del capitale.

Con queste deliberazioni l'Assemblea ha così data la sua sanatoria per la costruzione della nuova tramvia e ferrovia elettrica Varese-Ghirla-Luino, che trarrà la sua vita da una forza idraulica in parte creata utilizzando le acque del torrente Margorabbia nella cascata di Cunardo.

Vennero poscia eletti a consiglieri i signori: Croci ragioniere Francesco, Campiglio ing. cav. Ambrogio, Luini avv. Carlo, ing. cav. Carlier, Direttore delle Ferrovie Nord-Milano, Sardi comm. Giuseppe.

A Sindaci effettivi furono eletti: Garoni cav. rag. Antonio, rielezione, Piccinelli avv. Gerolamo, Solera ragioniere Giuseppe.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovie Svizzere Unite.* — Il maggior introito nell'anno 1896 di queste Compagnie fu di fr. 4,310,346 contro fr. 4,190,049 nell'anno 1895.

— *Ferrovia Art-Rigi.* — Durante l'anno 1896, questa ferrovia trasportò 70,647 persone, introitando fr. 213,538 contro 70,461 persone ed un introito di fr. 250,641 nell'anno 1895.

— *Ferrovia sulla sponda sinistra del Lago di Thun.* — Questa ferrovia ha fatto un introito totale nell'anno 1896 di fr. 340,128, ossia fr. 56,924 di più che nel 1895.

— *Strade Ferrate Grigionesi.* — Il giorno 27, la Società liberale democratica si è riunita per esaminare, dal punto di vista di Coira, la quistione della costruzione della rete delle Strade Ferrate Grigionesi. La Società prese la seguente risoluzione: La costruzione della rete ferroviaria con linee per l'Engadina e l'Oberland è per la capitale del Cantone una questione di vita. La Società esprime quindi il voto che le Autorità cantonali e cittadine abbiano a favorire con tutti i mezzi il progetto. Il Comitato è incaricato di instare in questo senso presso le autorità.

Ferrovie Francesi. — *Prodotti delle reti nel 1896.* I prodotti delle ferrovie francesi di interesse generale per l'esercizio 1896, hanno raggiunto 1,252,028,509 franchi, con un aumento di 29,299,486 franchi sull'anno anteriore. L'aumento della rete non è stato che di 218 chilometri producenti un aumento di 2 milioni nelle spese d'esercizio e di 2,500,000 franchi per il servizio delle obbligazioni nuove emesse. Bisogna tener conto delle somme afferenti al servizio delle obbligazioni emesse per i lavori complementari, dei 6 milioni di maggior valuta della Compagnia del Nord che non riceve nulla dallo Stato, e dei 2 miloni della rete dello Stato, dimodochè la diminuzione dell'allocazione della garanzia di interesse non deve superare in fine i 5 milioni.

La rete del *Midi* è in perdita di 1,401,245 franchi, e quella delle ferrovie algerine di 742,006. La rete dello *Stato* guadagna 1,935,000 di franchi, cioè 4 0|0; la *P.-L.-M.* 6,728,267, cioè 1.36; il *Nord* 6,100,000, cioè 2 47; l'*Ovest* 6,000,232, cioè 2 45; l'*Orléans* 4,467,086, cioè 2.37 e quella dell'*Est* 6,300,000, cioè 3.81 0|0.

Ferrovie Belghe. — L'*Ulhand's Vekehzeitung* annuncia una riforma importante delle tariffe pei viaggiatori sulle linee belghe. Ciascun viaggiatore potrà utilizzare i treni *express*, salvo per le linee internazionali, senza supplemento di prezzo. Le tariffe per la 1ª classe non sarebbero cambiate, ma quelle per la 2ª classe sarebbero rialzate del 12 1|2 0|0 e quelle della 3ª classe del 25 0|0.

Gli abbonamenti di 3ª classe e gli abbonamenti per gli operai sarebbero ridotti del 10 0|0; al contrario quelli di 2ª classe sarebbero rialzati del 5 0|0 e quelli di 1ª classe del 10 0|0.

La soppressione delle tasse supplementari per i treni *express* darà luogo ad una perdita di due milioni e mezzo di franchi, che non sarà coperta che in parte dagli aumenti delle tariffe per le due classi superiori.

Ferrovie Russe. — *Nuove linee nella Russia Meridionale.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha messo allo studio due progetti di ferrovie, la di cui costruzione interessa molto la Russia meridionale.

La prima di queste linee progettate è la ferrovia del Don meridionale che deve riunire la Piccola Russia, cioè a dire il Governo di Kherson, Pultawa, Kief e Tzaritzime, per fornire questa regione del petrolio del Mar Caspio e dei pesci del Volga.

La seconda linea, detta di Milerow, che deve partire da Lugansk, il punto centrale del bacino carbonifero del Donetz, ha per iscopo l'unione diretta di questo bacino ai Governi della Piccola Russia, particolarmente quello di Pultawa che, privo di una buona legge forestale, soffre già la devastazione delle foreste.

Ferrovie Brasiliane. — Il Governo Brasiliano ha posto per base al suo piano finanziario per l'avvenire, l'aggiudicazione, per un tempo determinato, dell'esercizio delle ferrovie dello Stato. Data questa situazione di cose, che probabilissimamente si risolverà in favore delle proposte del Governo, non è senza interesse di indicare quali sieno queste ferrovie e quale sia la situazione attuale di ognuna.

Le ferrovie appartenenti allo Stato sono in numero di 6, della lunghezza di 2950 Km. e 079, del costo di 288,118,193 milreis.

La linea che costò maggiormente fu la ferrovia centrale del Brasile per cui si spesero 161,751,643 milreis, mentre la linea del Sud di Pernambuco costò 29,426,131 milreis e quella del Centrale di Pernambuco 26,248,070 milreis.

La più lunga linea è la centrale del Brasile, che misura Km. 1271.095; dopo di essa viene il prolungamento della ferrovia di Bahia di Km. 813.140; in seguito la linea da Porto Alegre a Uruguayana di Km. 378.400. La più breve, dopo quella di Rio d'Ouro che misura Km. 86.914, è quella di Paula Affonso di una lunghezza di 116 Km.

Quanto ai prodotti, il primo posto è tenuto dalla Centrale del Brasile, la cui entrata lorda nel 1895 è stata di 27,945,005 milreis e la spesa di milreis 28,011,606, con un *deficit* di 66,600 milreis.

Tutte le ferrovie dello Stato, eccettuatane quella da Boge a Uruguayana, presentano un *deficit* nei loro bilanci.

Nel 1895 la linea di Baturitè ebbe un *deficit* di 91,557 milreis, quella di Sobra di milreis 49,458, la ferrovia del Sud di Pernambuco di milreis 1,666,561, il prolungamento

della ferrovia di Bahia di 499,628 e quella del Rio d'Ouro di 463,103 milreis.

Invece la ferrovia da Boge ad Uruguayana ha dato un beneficio di milreis 477,416. Il totale del *deficit* per le ferrovie si è elevato nel 1895 a milreis 2,915,929.

Queste sono le ferrovie il di cui esercizio per un certo tempo sarà messo all'asta se il progetto presentato a questo proposito avrà l'approvazione del Congresso, ciò che permetterebbe di ottenere immediatamente un buon reddito da linee che fin qui non hanno prodotto che un enorme *deficit*.

Quanto all'estensione delle ferrovie sovvenzionate, essa era nel 1895 di Km. 3637.864; il Governo pagò nel 1895 per garanzia d'interessi milreis 12,985,254, cioè nel Brasile 3560,515 milreis ed all'estero 9,324,738 milreis, oltre a milreis 312,000 alle ferrovie Moggyana (prolungamento), Sorocabana e Central Alogoano, di modo che la spesa totale si elevò a milreis 13,207,254.

Ferrovia dell'Africa Centrale. — *Una linea da Tombuctu al Mar Rosso.* — La *Central News* è informata che il principe Enrico d'Orleans e l'esploratore Bonvalot si recheranno a visitare l'Abissinia, coll'intenzione di studiare insieme con Menelik i mezzi di aprire una strada pei francesi da Tombuctu al Mar Rosso.

Menelik si serebbe già dichiarato favorevole all'impresa, e si sarebbero già dati ordini per proteggere con forze abissine la missione francese, che lasciò poco tempo addietro il sud del Sahara, in direzione del Mar Rosso.

Notizie Diverse

Il Consiglio dell'Industria e del Commercio. — Il giorno 27 corr., alle ore 10, il ministro Guicciardini ha inaugurato la seduta del nuovo Consiglio dell'Industria e del Commercio, esponendo gl'intendimenti economici del Ministero, di cui egli fa parte, ed i criteri che lo hanno guidato nelle riforme testè introdotte, tanto nell'organamento quanto nella scelta dei componenti del nuovo Consiglio.

Il Ministro ha inoltre illustrati i principali argomenti dell'ordine del giorno, segnalando principalmente quelli relativi all'intervento dell'Italia all'Esposizione di Parigi nel 1900, ed alla soppressione del lavoro notturno per alcune industrie.

Apertasi poi la discussione, il Consiglio ha deliberato anzitutto di chiamare a far parte del Collegio dei periti doganali i delegati delle Camere di Commercio di Genova, Torino, Milano, Napoli e Venezia; poi ha approvato la relazione dell'ingegnere Alfredo Cottrau sull'ultimo concorso a premi per il merito industriale per le industrie meccaniche e metallurgiche, e successivamente ha anche approvato le relazioni sulle industrie della carta e ceramiche, lette dal comm. O. Lattes, ispettore delle miniere, in nome dei relatori assenti. Il Consiglio si è riunito nuovamente il giorno 28 sotto la presidenza del senatore G. Boccardo. Funzionava da segretario del Consiglio il cav. Teso.

Il traffico del Porto di Venezia nel 1896. — Abbiamo sott'occhio la relazione dell'Agenzia commerciale in Venezia per lo scorso anno:

Nel 1895 il traffico della stazione di Venezia marittima (tonnellate 884,398) superò dell'87 0|0 quello dei dieci anni precedenti; nel 1896 raggiunse tonnellate 927,390 malgrado che l'Amministrazione ferroviaria abbia importato per il proprio consumo tonnellate 65,053 di carbone meno che nell'anno precedente, e malgrado che il movimento dei carboni in generale abbia sofferto per gli aumenti dei noli marittimi.

Le altre merci, cioè la parte più vitale del traffico, salirono da tonnellate 155,419 nel 1894, tonnellate 355,665 nel 1895 e tonnellate 463,642 nel 1896.

Il traffico da e per l'interno ebbe un movimento nel 1894 di tonnellate 299,500, nel 1895 di tonn. 353,901, nel 1896 di tonn. 403,113.

Sono notevoli i trasporti di bozzoli da seta del Levante per la Lombardia, che dopo aver preso uno sviluppo considerevole nel 1895, raggiunsero anche nel 1896 un movimento di 10,584 balle.

È pure degno di nota il fatto che in questo esercizio per la prima volta si potè impostare la categoria seterie della China, con balle 1232, merce questa che rappresentava finora un traffico esclusivo del porto di Marsiglia. Questo confortante incremento del traffico di Venezia è, in buona parte, il risultato dell'attività e dell'iniziativa spiegate dall'Amministrazione ferroviaria a vantaggio di questo centro importante della propria rete.

Quanto ai trasporti ed alla possibilità di vedere Venezia prender posto tra i maggiori porti europei, la relazione così conclude: « Venezia non potrà aspirare a tanto finchè non saranno modificate le condizioni delle sue comunicazioni ferroviarie internazionali. Genova deve principalmente il suo straordinario sviluppo alla via del Gottardo, cui è più vicina che Venezia di 100 chilometri su 300, ed al Gottardo si aggiungerà fra poco anche il Sempione. Venezia, invece, è vicina al Brennero ed alla Pontebba, ma non può trarne profitto perchè quei due valici sono in mano di Società austriache, che non lasciano passare il nostro traffico per favorire Trieste.

« Nelle stesse condizioni si troverebbe la nuova linea progettata Mestre-Bassano-Primolano-Brennero. Finchè i treni dall'Europa Centrale e Settentrionale non potranno arrivare a Venezia così celeremente che a Marsiglia, Genova e Trieste, e finchè Venezia non potrà godere di tariffe ferroviarie di concorrenza, essa non potrà mai alimentare delle linee dirette di navigazione con paesi lontani, nè avere un commercio locale fiorente.

« Ai valici che si sono costruiti e che si stanno per costruire nell'Alta Italia Occidentale, il versante Adriatico, e Venezia specialmente, per ragioni di equità e per conservare i vantaggi della posizione geografica, dovrebbero contrapporne uno occidentale non transitante su territorio austriaco.

« Non si tratta di un'impossibilità, ma di un fatto che potrebbe avere per il porto di Venezia incalcolabili risultati ».

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi notifica che, durante l'anno 1896, la Francia importò merci italiane pel valore di fr. 127,910,000, ed esportò merci francesi in Italia pel valore di fr. 117,103,000.

Dal confronto con l'anno 1895 risulta una maggiore importazione di merci italiane in Francia per fr. 13,288,585 ed una minore esportazione di merci francesi in Italia per fr. 17,209,911 (commercio speciale).

Il nuovo Porto di Licata. — La Giunta provinciale amministrativa di Girgenti ha approvato la deliberazione del Consiglio Comunale di Licata, relativa alla convenzione col cav. Mizzi per il nuovo porto, per il quale non manca ormai che l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che ha in esame il progetto relativo. Una Società inglese è pronta per assumere i lavori del porto di Licata.

Stabilimento con alto-forno a Piombino. — Si è costituita in Firenze una Società anonima col capitale di L. 650,000 per impiantare uno Stabilimento con alto-forno fusorio a Piombino, all'oggetto di fabbricare la ghisa nazionale di ottima qualità per essere adoperata in fusioni di oggetti industriali e materiali per le ferrovie, nonchè per alimentare le nostre officine siderurgiche.

La Società adoprerà i minerali delle miniere Elbane, i quali, come nella legge vigente, verranno ceduti, nel nuovo appalto, ai fonditori italiani a condizioni privilegiate.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori d'ampliamento della stazione di Cuneo. Importo L. 67,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino all'11 febbraio p. v., ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 29 gennaio). — Colla Ditta Fissotti Carlo di Cassine per appalto lavori occorrenti per la difesa alla corrosione della sponda sinistra della Bormida presso la stazione di Sezzè (Linea Alessandria-Acqui);

Colla Ditta Vaccari Massimiliano di Modena, per fornitura di mc. 145 di legname noce in tavoloni;

Colla Ditta Ferrato Lorenzo di Torino, per fornitura di mc. 135 di legname noce in tavoloni;

Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno, per fornitura di kg. 144,000 di rame rosso per focolai delle locomotive;

Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche. Fonderia ex-Ronchetti di Padova, per fornitura di 22 piattaforme girevoli;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per fornitura di kg. 200,000 di acciaio per molle da locomotive e veicoli;

Colle Fabbriche Vetrarie Consorziate di Milano, per fornitura di mq. 12,000 di lastre di vetro semidoppie dello spessore di millimetri 2 1[2;

Colla Ditta Poccardi Giuseppe di Torino, per fornitura di chilogrammi 500,000 circa di ghisa fusa in pezzi greggi;

Colla Ditta Fratelli Polla di Torino, per fornitura di kg. 500,000 circa di ghisa fusa in pezzi greggi.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Esposizione Generale Italiana in Torino 1898. — Appalto della costruzione e manutenzione degli edifizi del VI Lotto: *edifizi per l'esposizione di arte sacra.*

I Concorrenti all'appalto potranno prendere visione dei disegni, del Capitolato generale e dei Capitolati speciali relativi al Lotto VI nell'ufficio della Direzione tecnica dell'Esposizione in via Bogino, 20, Torino, dal 1° all'8 febbraio p. v., esclusi i festivi.

Essi dovranno presentare prima delle ore 12 del 10 febbraio prossimo venturo all'Ufficio di Segreteria del Comitato Esecutivo situato in via Peincipe Amedeo, N. 9, una scheda suggellata e scritta su carta da bollo da L. 1 contenente le loro offerte di ribasso sui prezzi d'appalto stabiliti per cadun metro quadrato coperto e separatamente l'offerta di ribasso complessivo sui prezzi ad economia indicati dai Capitolati speciali. Cauzione il sesto dell'importo.

R. Prefettura di Genova (20 febbraio, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e pavimentazione della strada fra i ponti Federico Guglielmo e Andrea Doria nel Porto di Genova. Importo ridotto L. 30,436.10

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (12 febbraio, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 4000 di **ferro** in verghe cavo a L. 0.70. Cauzione L. 280. Consegna a giorni 30.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (12 febbraio, alle ore 12.30, unica e definitiva). — Fornitura di **chiavarde** e **chiavardette** di ferro. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000.

R. Fonderia — Torino — (15 febbraio, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** duro in masselli: kg. 1100, specie A; kg. 1250, B, e k. 1600, C, a L. 0.80. Cauzione L. 316. Consegna a 40 giorni.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Vianello Mora, Venezia, pegoliera a scafo d'acciaio, terzo dipartimento, L. 11,490;

Società Veneta, Treviso, valvole e supporti di bronzo, terzo dipartimento, L. 3895;

Federico Layet, Venezia, valvole automatiche, terzo dipartimento, L. 3629;

Gaetano Barbiere, Castelmaggiore, chiavarde di ferro, terzo dipartimento, L. 1736;

E. Galli, Napoli, guarnizioni metalliche, secondo dipartimento, L. 1655;

Ferriere italiane, Valdarno, trasformazione ferro vecchio, terzo dipartimento, L. 21,320;

Fratelli Poli, Venezia, pontoni di acciaio, terzo dipartimento, L. 19,915;

Antonio Masera, Torino, sega a nastro, terzo dipartimento, lire 4135;

Federico Layet, Venezia, 12 valvole automatiche, terzo dipartimento, L. 3943;

Dumiller, Firenze, naftetine, primo dipartimento, L. 278,080

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Genn. 23	Genn. 30
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 500	505
» » Meridionali	» 662	668
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 377	377
» » » (2ª »)	» 357	357
» » Secondarie Sarde	» 283	280
» » Sicule	» 585	590
Buoni Ferrovie Meridionali	» 539	540.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 290.25	290.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
» » Gottardo 4 °/₀	» 101.60	101.60
» » Mediterranee 4 0[0	» 500	501
» » Meridionali	» 306	306
» » Meridionali Austriache	» 394.50	394.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307
» » » 2ª emiss.	» 282	283
» » Pontebba	» 429	459
» » Sarde, serie *A*	» 297	298
» » » serie *B*	» 292	292
» » » 1879	» 298	298
» » Savona	» 320	320
» » Secondarie Sarde	» 430	430
» » Sicule 4 0[0 oro	» 470	470
» » Tirreno	» 460	460
» » Vittorio Emanuele	» 321	320

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramway a vapore della provincia di Torino. — Elenco delle Obbligazioni estratte e rimborsabili dal 1° luglio a Torino nella Sede sociale:

Serie A.

66 265 483 512 585 609 668 677 824
849 913 1023 1037 1150 1169 1231 1319 1415.

Serie B.

1533 1706 1911 1927 2112 2175 2195 2232 2242
2269 2353 2491 2556 2568 2723 2862 2932.

Società Anonima Nazionale di tramways e ferrovie in Milano. — Distinta delle Obbligazioni sorteggiate e rimborsabili al 1° gennaio:

82 217 477 560 564 922
1268 2553 2928 2936 3066 3479.

La *Gazzetta Ufficiale*, N. 16, del 24 gennaio, pubblica le distinte delle Obbligazioni estratte delle ferrovie Genova-Voltri, Maremmana e della ferrovia di Cuneo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Gennaio 1897.* — *20ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1298	— 197
Media	4436	4407	+ 29	1272	1229	+ 43
Viaggiatori	990,300 65	989,600 90	+ 699 75	66,067 26	62,159 01	+ 3,908 25
Bagagli e cani	52,503 40	48,365 63	+ 4,137 77	3,463 59	1,588 54	+ 1,875 05
Merci a G.V. e P.V. acc.	265,972 54	261,832 74	+ 4,139 80	15,195 52	12,884 23	+ 2,311 29
Merci a P. V.	1,432,866 18	1,426,152 08	+ 6,714 10	71,423 01	53,105 34	+ 18,317 67
TOTALE	2,741,642 77	2,725,951 35	+ 15,691 42	156,149 38	129,737 12	+ 26,412 26
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 20 Gennaio 1897.*						
Viaggiatori	27,272,067 96	27,441,540 45	— 169,472 49	1,764,213 52	1,746,961 37	+ 17,252 15
Bagagli e cani	1,335,309 76	1,277,605 55	+ 57,704 21	53,601 07	50,404 01	+ 3,197 06
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,029,565 23	6,775,271 05	+ 254,294 18	310,667 79	309,326 16	+ 1,341 63
Merci a P. V.	34,922,513 75	33,858,231 49	+ 1,064,282 26	1,484,947 58	1,397,244 97	+ 87,702 61
TOTALE	70,559,456 70	69,352,648 54	+ 1,206,808 16	3,613,429 96	3,503,936 51	+ 109,493 45
Prodotto per chilometro.						
della decade	594 97	618 55	— 23 58	141 83	99 95	+ 41 88
riassuntivo	15,906 10	15,736 93	+ 169 17	2,840 75	2,851 05	— 10 30

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

18ª Decade — Dal 21 al 31 Dicembre 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	74,004.00	1,766.00	12,046.00	134,372.00	1,308.00	223,496.00	616.00	363.00
1895	94,394.00	1,621.00	12,586.00	124,457.00	1,593.00	234,651.00	616.00	381.00
Differenze nel 1896	— 20,390.00	+ 145.00	— 540.00	+ 9,915.00	— 285.00	— 11,155.00	»	— 18.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1896.								
1895-96	1,648,041.00	33,390.00	184,401.00	2,281,063.00	21,121.00	4,168,016.00	616.00	6,766.00
1894-95	1,715,664.00	35,882.00	198,455.00	2,178,901.00	23,724.00	4,152,626.00	616.00	6,741.00
Differenze nel 1896	— 67,623.00	— 2,492.00	— 14,054.00	+ 102,162.00	— 2,603.00	+ 15,390.00	»	+ 25.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	28,981.00	578.00	3,631.00	37,281.00	128.00	70,549.00	484.00	146.00
1895	37,599 00	509.00	3,757.00	32,635.00	113.00	74,613.00	484.00	154.00
Differenze nel 1896	— 8,618.00	+ 69.00	— 126.00	+ 4,596.00	+ 15.00	— 4,064.00	»	— 8.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1896.								
1895-96	635,781.00	10,773.00	50,742.00	428,678.00	3,954.00	1,129,878.00	484.00	2,334.00
1894-95	642,638.00	9,433.00	47,458.00	379,600.00	4,483.00	1,083,612.00	484.00	2,239.00
Differenze nel 1896	— 6,907.00	+ 1,340.00	+ 3,284.00	+ 49,078.00	— 529.00	+ 46,266.00	»	+ 95.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	2,510.00	145.00	551.00	1,082.00	»	4,238.00	23.00	184.00
1895	3,248.00	123.00	378.00	520.00	»	4,269.00	23.00	186.00
Differenze nel 1896	— 738.00	+ 22.00	+ 173.00	+ 512.00	»	+ 31.00	»	— 2.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1896.								
1895-96	57,295 00	2,046.00	4,351.00	11,791.00	28.00	75,511.00	23.00	3,283.00
1894-95	56,717 00	2,112.00	4,123.00	8,501.00	28.00	71,481 00	23.00	3,108.00
Differenze nel 1896	+ 578.00	— 66.00	+ 228.00	+ 3,290.00	»	+ 4,030.00	»	+ 175.00

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1894.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1894		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3273	30211	2186	22491
Francia	1416	7194	1630	12294	2836	23735	1420	16541
Belgio	359	1728	513	4237	746	5871	387	4143
Germania	63	105	260	1189	3623	23947	3560	23842
Austria-Ungheria	4	32	21	334	381	4593	377	4561
Russia	64	51	84	91	674	3225	610	3174
Italia	11	35	49	309	317	2066	306	2031
Olanda	59	208	379	2003	574	3086	515	2878
Spagna	3	—	3	—	24	169	21	169
Svezia Norvegia	1	6	1	6	23	439	22	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia	94	153	200	1342	1322	15683	1228	15530
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	25972	345810	22537	333540
Svizzera	—	—	—	—	491	4057	491	4057
Rumenia	—	—	—	—	101	534	101	534
Persia	—	—	—	—	4	28	4	28
Congo	—	—	—	—	5	49	5	49
Repubblica Argentina	—	—	—	—	54	711	54	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale	6602	29562	13023	80802	40476	464341	33874	434779
Freni non automatici	2637	11788	2755	9992	2747	8923	468653	
	9239	41350	15778	90794	43223	473264	I freni non automatici vanno diminuendo e sono sostituiti dai freni automatici.	
Totale generale	50589		106572		516487			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma — Capitale L. 20 milioni, interamente versato

Seconda Estrazione delle Obbligazioni 4 0|0, Emissione 1889.

In conformità all'avviso inserito nel n. 295 della *Gazzetta Ufficiale,* del 15 dicembre 1896 (1), quest'oggi ha avuto luogo la seconda estrazione delle Obbligazioni 4 0|0 della emissione 1889.

I numeri dei titoli estratti sono i seguenti:

TITOLI UNITARI:

07250	11721	08021	00504	13262	16832	19144	04938	19847	11396	03392
08161	03285	07040	16362	12194	16349	10590	00814	03429	09275	17996
15228	10701	07410	00016	00762	09794	08637	05262	14111	16105	19498
07614	08464	08099	17350	18539	09870	12130	00148	01631	17812	10687
16322	11718	01256	15033	04148	12238	05360	14503	07080	09177	

TITOLI QUINTUPLI:

21704	21024	23246	20588	23133	20154	20416	22287	20669	20735	21145

Le Obbligazioni estratte cesseranno di essere fruttifere col 1° aprile 1897, a partire dalla quale data saranno rimborsate alla pari in L. 500 in oro.

I titoli relativi dovranno essere presentati per il rimborso con la cedola in scadenza il 1° ottobre 1897 (cedola n. 17), e con tutte le altre successive; l'ammontare delle cedole mancanti per qualsiasi causa sarà diffalcato dal capitale.

Roma, 2 gennaio 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

(1) E nel *Monitore delle Strade Ferrate,* del 19 dicembre 1896, N. 51.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi, Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi, Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di *fermarsi* a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres.	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
		Déjeun.					
Calais-M. (ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranso					
	Par.	*Vagon-*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	*Restaurant*		8 24 pomer.	7 45 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . .	—	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry.	—	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 48 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino.	Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano.	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino.	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . .	—	11 22 p.		8 48 a.	—	4 37 p.	
Pisa.	—	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli.	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi.	—	»		»	—	6 10 p.	
Torino.	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna.	—			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . .	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze	—	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli.	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . .	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . .	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino.	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi.	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli.	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno. . . .	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa.	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . .	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino.	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino.	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino.	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) .	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 08 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres.	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria .	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

---

Libreria Editrice F. CASANOVA
TORINO
Via Accad. delle Scienze, piazza Carignano

Perez (B.). — L'Éducation intellectuelle dès le berceau. — Un volume in-8°, L. 6.
Gory (G.). — L'immanence de la Raison dans la connaissance sensible. — Un volume in 8°, L. 6.
Petsche (A.). — Le Bois et ses applications au pavage à Paris, en France et à Étranger. — Un volume in-8° relié, L. 23.
De Launay (L.). — Les mines d'or du Transwaal. — Un volume in-8°, L. 17.60.
Schwarz (A.). — Il Cavallo, sua struttura e sue funzioni organiche. Tavola a colori scomponibili, con breve testo e 12 figure, in 4° oblungo, L. 4.
Barré (L.). — Memento de l'architecte et de l'entrepreneur. - Un vol in-12° relié, L. 12.
Seguela (R.). — Les Tramways. — Un volume in-16°, L. 3.
Ansiaux (M.). — Heures de travails et salaires. — Étude sur l'amélioration directe de la condition des ouvriers industriels. — Un volume in-8°, L. 6.
Moissau et Ouvrard. — Le Nichel. — Un volume in-16°, L. 3.
Aucamus (E.). — Bois et Métaux. — Un volume in-16° relié peau, L. 9.50.
Hospitalier (E.). — Formulaire de l'Électricien. 14.me année, 1896. — Un volume in-16° relié, L. 5.50.

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria*, coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere*.

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 6 Febbraio 1897 NUM. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'INCHIESTA SULLE SPESE
PER LE FERROVIE COMPLEMENTARI

Pubblicando nel nostro n. 3 la prima parte della Relazione sull'Inchiesta per le ferrovie, dicemmo che talune affermazioni contenute in quel documento a proposito dei lavori della galleria del Borgallo nella linea Parma-Spezia, ci sembravano avventate, e ci riservammo di fare al riguardo le nostre osservazioni.

Infatti l'asserire che il Ministero della Guerra suggerì, ed il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici deliberò la costruzione di quella galleria a doppio binario senza plausibile motivo e senza giustificazione, è, a nostro avviso, una enormità.

Il Ministero della Guerra espose plausibilissimi motivi in appoggio della sua domanda, suffragata dal parere favorevole di tecnici; e se il Consiglio credette di rinvenire sulle sue prime deliberazioni, devesi concludere che trovò nella richiesta fattagli, ragioni impellenti per ammetterla.

Di fronte impertanto al voto del primo Corpo tecnico consultivo dello Stato, non ci sembra molto a proposito il parere espresso dalla Commissione d'Inchiesta, la quale doveva limitarsi a constatare il fatto che l'adozione cioè della sagoma a doppio binario causò (come del resto è ovvio comprendere) una maggiore spesa in confronto delle primitive previsioni.

Circa al tracciato che si adottò e che sarebbe, secondo la Relazione, un'altra delle cause di maggior spesa, è detto, che se si fosse adottata la variante per Berceto, proposta da una Commissione geologica, si sarebbero evitati tanti guai e risparmiati molti milioni.

Dal canto nostro ci limiteremo ad osservare che nulla havvi di meno infallibile delle previsioni geologiche le quali sono e rimarranno sempre nel campo delle ipotesi.

E non meno inesatta è l'altra affermazione che cioè tutti fossero d'accordo nell'ammettere la bontà del tracciato per Berceto, poichè nella Relazione di dettaglio allegata a quella riassuntiva da noi pubblicata, si legge che l'ispettore Giordano, membro, anzi crediamo Presidente della Commissione geologica sovracitata, presentò per proprio conto altri due Progetti che nulla avevano di comune con quello per Berceto.

Non staremo ad esaminare i motivi che lo spinsero a far ciò; certo deve averne avuti e di ben gravi per agire come egli fece.

Non sembra quindi che l'accordo sulla variante per Berceto fosse così completo come si vorrebbe far credere.

Si è pure detto nella Relazione che i lauti prezzi accordati all'Impresa furono una delle cause delle maggiori spese incontrate.

Anche su questo particolare abbiamo voluto attingere informazioni, e ci risultò che, se è vero essere quei prezzi assai rimuneratori, devesi però por mente che non rappresentavano soltanto il costo dell'opera, ma benanche un compenso che lo Stato doveva all'Impresa in causa della sospensione dei lavori che aveva durato per oltre due anni.

Dalle tre cause suaccennate, la Commissione ne dedusse una determinata cifra di maggior costo della galleria; ma siccome il conto non tornava perchè in confronto delle somme spese rimaneva ancora un *deficit* di parecchi milioni, così essa trovò comodo e spiccio di metterli a carico di un capitolo speciale che intitolò: « Cattiva condotta » dei lavori da parte delle Amministrazioni governativa » e sociale ».

Per renderci ragione di un tale apprezzamento non possiamo supporre che una cosa sola, vale a dire che la Commissione d'Inchiesta ignorasse le circostanze in cui si svolsero i lavori; e non avesse conoscenza dei molti documenti che devono esistere sull'argomento negli archivi ministeriali, e colla di cui scorta soltanto avrebbe potuto formulare un imparziale giudizio sul modo con cui i lavori stessi furono condotti.

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione - Esercizio 1895-96

(*Cont., Vedi N. 4*).

Per potere avere poi un'idea esatta della produttività dei diversi tronchi di linea e delle differenze in più o in meno che si sono verificate in rapporto al precedente servizio, vi presentiamo il seguente prospetto nel quale i prodotti lordi, depurati sempre delle tasse erariali, risultano ripartiti tanto pei tronchi della Rete principale, quanto per quelli delle linee complementari e per le due vie dello Stretto di Messina.

Nella Rete principale si ebbe un aumento di prodotto chilometrico nel tronco Santa Caterina-Catania a causa di un maggiore sviluppo del traffico viaggiatori; nei tronchi Aragona-Caldare-Porto Empedocle porto ed Aragona-Caldare-Termini per un maggior traffico delle merci, nel tronco Catania-Siracusa per un maggior prodotto degli agrumi, ed infine un rilevante aumento nel tronco Palermo-Porto-Termini per l'accresciuto traffico dei viaggiatori e delle merci specialmente in servizio cumulativo con le Reti continentali.

Si ebbe invece una differenza in meno nei tronchi: Santa Caterina-Aragona-Caldare e Canicatti-Licata per diminuzione dei trasporti di viaggiatori e merci, nei tronchi Santa Caterina-Roccapalumba e Messina porto-Catania porto, in parte per la diminuzione del traffico attribuibile all'apertura della circumetnea ed altro spostamento da e verso le linee occidentali in seguito al nuovo istradamento per la nuova via più breve Messina-Patti-Termini.

Nella Rete complementare si ebbe solo una lieve differenza in meno nei prodotti del tronco Valsavoja-Caltagirone dovuta alla diminuzione del trasporto merci, ed un aumento in tutti gli altri tronchi cioè nella linea Siracusa-Licata a causa dei benefici effetti prodotti dalle tariffe locali; nel tronco Licata al porto ed al molo per trasporti di zolfo; nel tronco Siracusa al porto per la riattivazione del traffico della pietra pece e finalmente nel tronco Messina-Patti-Termini perchè come sopra fu detto, esso non solo ha richiamato il transito di tutti i trasporti dalla costa orientale a quella occidentale dell'Isola e viceversa, ma ha contribuito anche colla brevità del percorso all'aumento del traffico con l'Italia peninsulare.

Per potere ora facilmente rilevare in quali categorie di trasporti, complessivamente considerati, si sono verificate le differenze di cui abbiamo parlato e quale movimento si è riscontrato nel traffico dell'intera Rete, vi presentiamo i prospetti dal n. 6 al n. 16.

Esaminando il prospetto n. 6 si rileva che nella quantità dei viaggiatori si ebbe l'aumento di 52,971 viaggiatori.

Ed è a notare che, mentre un aumento considerevole si ebbe nei viaggiatori ordinari ed in quelli per conto dello Stato, viceversa una diminuzione vi fu nel numero dei viaggiatori con biglietti di andata e ritorno.

Le percorrenze dei viaggiatori, però, sono state in considerevole aumento, essendo ascese a 105,378,226 viaggiatori-chilometro, dando in confronto all'esercizio 1894-95 un aumento di 9,394,650.

In conseguenza di questo aumento nelle percorrenze, anche il prodotto della categoria viaggiatori è stato in aumento considerevole.

Difatti da L. 4,134,703.67 è salito a L. 4,416,958.20, con un aumento di L. 282,254.53 rispetto all'antecedente esercizio, e questo aumento di prodotto è dovuto principalmente al traffico ognor crescente delle linee complementari.

Nella categoria dei bagagli, come dal prospetto n. 7 si ebbe un lieve aumento nelle quantità, nelle percorrenze ed in conseguenza anche nel prodotto in L. 12,144.

Questo aumento si spiega facilmente, il traffico dei bagagli avendo diretto rapporto con quello dei viaggiatori.

Il movimento della grande velocità (quantità e percorrenze) ha subito delle oscillazioni.

Nel complesso, però, il traffico della grande velocità è stato più accentuato di quello del decorso esercizio, tanto che il prodotto relativo quest'anno è asceso a L. 446,991.97, dando l'aumento di L. 15,401.87 sul precedente esercizio, nel quale fu di L. 431,590.10.

Nella piccola velocità accelerata (vedasi prospetto n. 9) il traffico si è mantenuto quasi stazionario.

Oltre l'aumento di 52,582 quintali di agrumi, è rimarchevole il fatto che si sono iniziati i trasporti di uva fresca, traffico del tutto nuovo per la nostra regione, e non sarebbe perciò fuori luogo lo sperare che si potranno in seguito effettuare trasporti a carro completo anche attraverso lo Stretto di Messina.

Le percorrenze sono state in aumento specialmente pel trasporto degli agrumi. Una lieve diminuzione si nota soltanto nelle percorreuze del bestiame e specialmente di quello cavallino.

Il prodotto, che in complesso fu di L. 576,611.26, diede, rispetto a quello dell'esercizio 1894-95, soltanto l'aumento di lire 5526 39.

Esaminando ora il traffico della piccola velocità ordinaria, rileviamo (vedasi prospetto n. 10) che nel trasporto delle merci senza vincolo di peso si ebbe l'aumento di tonnellate 12,018 nelle classi dalla 1ª alla 8ª di fronte ad una diminuzione di tonnellate 9973 verificatasi nelle merci dalla 1ª alla 5ª classe.

Per le merci invece sottoposte a vincolo di peso, che costituiscono il grosso traffico, perchè si trasportano in forti quantità ed ordinariamente a carro completo, si ebbe l'aumento di tonnellate 131,459 nelle prime cinque classi e la diminuzione di tonnellate 95,045 nelle merci delle ultime tre classi.

Nel complesso le quantità della piccola velocità ordinaria sono state in aumento.

Le percorrenze, considerate nelle loro varie suddivisioni, sono state in aumento nelle classi 6ª, 7ª ed 8ª delle merci senza vincolo di peso e nelle classi 1ª e 5ª delle merci con vincolo di peso, mentre nelle altre classi, come nei trasporti per conto dello Stato, si è avuta una certa diminuzione. Complessivamente però, anche le percorrenze, al pari delle quantità, sono state in aumento.

In conseguenza di questo aumento di quantità e di percorrenza, anche il prodotto della piccola velocità ordinaria è stato maggiore.

Difatti da L. 4,164,270.33 dell'esercizio 1894-95 ascese a L. 4,278,261.19 nell'esercizio 1895-96, dando così l'aumento di L. 113,990.86, dovuto principalmente ai trasporti di merce a carro completo.

Il prodotto medio, sia per unità di traffico che per unità-chilometro, si mantenne quasi uguale a quello del decorso esercizio, al pari delle percorrenze medie per unità di trasporto.

I prodotti indiretti, come rilevasi dal prospetto n. 14, diedero nell'esercizio 1895 96 il solo aumento di L. 4380.68, essendo ascesi da L. 53,127.23 a L. 57,507.91.

Questo aumento si riscontra, principalmente, nelle categorie « affitto di terreni ed aree di deposito » e « canoni diversi e pedaggi », mentre nella categoria « pigioni di locali » si è avuta una lieve diminuzione.

Per formarvi finalmente un concetto completo del traffico verificatosi su tutta la Rete, durante l'esercizio di cui ci occupiamo, basta dare uno sguardo ai prospetti nn. 12, 13 e 16, dai quali rileverete, rispettivamente il tonnellaggio delle merci trasportate a piccola velocità ordinaria, nonchè il movimento delle merci più importanti ed il prodotto netto delle tasse erariali, per ogni singola stazione.

§ 2. — Corrispettivi a rimborso di spesa.

I corrispettivi a rimborso di spesa ammontarono durante l'esercizio 1895-96 a L. 229,097.14, ripartiti come appresso:

Denominazione dei trasporti	Introiti a rimborso di spesa		Differenza	
	nel 1895-96	nel 1894-95	in più	in meno
Treni, carri e carrozze in servizio dello Stato	»	364.40	»	364.40
Corrispondenze e pacchi postali:				
Rete principale e complementare .	99,185.38	98,000 —	1,185.38	»
Stretto di Messina	2,505.55	»	2,505.55	»
Canoni per trasporto dispacci postali attraverso lo Stretto di Messina .	25,253.76	24,000 —	1,253.76	»
Trasporti per l'esecuzione dei lavori dei fondi speciali e dell'Alleg. *B*	73,006.09	49,637.43	23,368.66	»
Nuove costruzioni	182.43	1,434.78	»	1,252.35
Approvvigionamenti e scorte. . .	25,995.87	23,121.35	2,874.52	»
Trasporti militari	1,716.57	»	1,716.57	»
Fuorviamenti, tasse di commissione e facchinaggio, di trasbordo, diversi	1.251.49	8,084.82	»	6,833.33
Totale . . .	229,097.14	204,642.78	32,904.44	8,450.08
Aumento sull'esercizio precedente . . .			24,454.36	

Mettendo in confronto come sopra i corrispettivi a rimborso di spesa di quest'anno con quelli del precedente esercizio si rileva che in complesso si ebbe l'aumento di lire 24,454.36.

Facendo però il confronto dei diversi articoli rileviamo che vi fu la lieve diminuzione di L. 364.40 per mancati trasporti con treni, carri e carrozze in servizio dello Stato, quella di L. 1252.35 per la quasi cessazione dei lavori per le nuove costruzioni, quella più rilevante di L. 6833.33 per fuorviamenti, tasse di commissione, facchinaggio, trasbordi e diversi, essendochè detto articolo nell'anno precedente ebbe un introito eccezionale di L. 7330.15 per le sole tasse di trasbordo a causa dell'interruzione della linea fra Roccapalumba e Montemaggiore.

Si ebbe invece, in questo esercizio, l'aumento di lire 1185.38 nel trasporto delle corrispondenze e pacchi postali della Rete principale, e ciò in base alla convenzione colle Regie Poste, scaduta il 30 giugno 1894 ed ora in corso di rinnovazione d'accordo colle Società continentali; l'aumento di L. 2505.55 nel trasporto delle corrispondenze e pacchi postali nello Stretto di Messina, somma che ci è stata garantita dallo Stato, come minimo dal 1° gennaio 1894 al 30 giugno 1896: l'aumento di L. 23,368.66 nei trasporti a carico dei fondi speciali e per l'allegato *B* a causa del maggiore sviluppo dato a tali lavori; l'aumevto di L. 2874.52 per trasporti fatti in conto degli approvvigionamenti a causa della rifornitura delle scorte, e finalmente il nuovo provento di L. 1716.57 ricavate finora dal contratto della presa e resa dei trasporti militari, stipulato col Governo il 20 maggio 1895 e che costituisce appunto l'appendice alla convenzione del 28 settembre 1882 coi Ministeri della Guerra e della Marina.

§ 3. — Tariffe.

Anche nel corso dell'esercizio 1895-96 lo studio delle tariffe e le relative applicazioni è stato oggetto di ogni nostra cura, per non venir meno alla massima da noi sempre osservata, quella cioè di favorire per quanto è possibile gl'interessi del commercio.

a) *Viaggiatori.* — Con l'apertura all'esercizio dell'intiera linea Messina-Patti-Termini, che forma circolo con quella di Termini-Santa Caterina-Catania-Messina, si è riconosciuta l'opportunità di creare un vero biglietto-circolare, cioè quello S. V. in sostituzione dell'altro già esistente, il quale non rispondeva pienamente agli eventuali bisogni del viaggiatore.

Volendo poi rendere al pubblico un servizio di vera utilità, si è studiato un nuovo biglietto circolare sempre con prezzi ridotti e con itinerario da combinarsi a scelta del viaggiatore, il quale può anche effettuare il suo viaggio percorrendo alcuni tratti di linea in 1ª ed altri in seconda classe, oppure alcuni in 2ª ed altri in 3ª.

Questo biglietto per il quale la Società è stata onorata di un plauso dal Consiglio delle Tariffe è in corso di attuazione.

In seguito poi alla completa apertura all'esercizio della linea Reggio-Calabria-Battipaglia, si è provveduto, d'accordo colle ferrovie continentali, alla riforma dei biglietti in servizio cumulativo con le ferrovie stesse, tanto pei viaggi di corsa semplice, quanto per quelli di andata e ritorno.

Soggiungiamo anzi che per dare ai viaggiatori la comodità di seguire nei viaggi tra Palermo e Napoli la via di terra, si è pure istituita, in via di esperimento, una apposita tariffa locale con prezzi assai ridotti.

Nè qui ci siamo arrestati, avendo altresì provveduto alla creazione di un biglietto circolare S. M. LXX che comprende oltre il tratto marittimo dello Stretto di Messina, per le due vie di Reggio Calabria e Villa San Giovanni anche il tronco di ferrovia Villa San Giovanni-Reggio-Calabria, e ciò allo scopo di offrire ai viaggiatori dell'isola ed a quelli della bassa Calabria, a loro scelta, pei viaggi tra Reggio e Messina la via di Reggio Porto-Messina porto all'andata e quella di Messina succursale-Villa San Giovanni-Reggio al ritorno.

Prese in considerazione le domande pervenuteci da vari Municipi dell'isola, si è provveduto anche quest'anno alla istituzione di non poche corrispondenze con biglietti di andata e ritorno.

A questo proposito diremo che definiti gli accordi col Governo par la riforma generale dei biglietti di andata e ritorno, abbiamo istituite tre serie di siffatte corrispondenze con validità maggiore della giornaliera ed avremo così biglietti di andata e ritorno valevoli tre, sei e dodici giorni, in rapporto alla maggiore o minore percorrenza, apportando un vantaggio ai viaggiatori che non potevano servirsi di biglietti di andata e ritorno giornalieri stante la breve durata di essi.

Allo scopo di sviluppare il movimento dei viaggiatori nella linea Siracusa-Licata si è provveduto all'attuazione di una tariffa locale con prezzi alquanto ridotti, applicabile anche in servizio cumulativo con la ferrovia Sicula-Occidentale, tariffa che ha dato risultati soddisfacenti.

b) *Merci.* — Tralasciando ora di occuparci delle modificazioni di minore importanza introdotte nelle tariffe delle merci a grande velocità ed in quelle del bestiame a piccola velocità accelerata ed a carro completo, diremo che, essendo stata da noi introdotta, per le merci che ammettevano il gratuito ritorno dei relativt recipienti vuoti, la riforma di cui si fa cenno nella Relazione del decorso esercizio, ed essendo nata al riguardo qnalche divergenza di vedute da parte dei soli commercianti di agrumi, si è iniziato un nuovo studio tendente a rimborsare agli speditori di agrumi a P. V. Acc. le tasse anteriormente pagate pel trasporto del materiale vuoto impiegato.

Sul proposito è bene far rilevare che per favorire anche coloro che trasportano vini in piccole partite si è pubblicata una seconda edizione della tariffa speciole n. 76 a piccola velocità pei recipienti di piccolo peso, riducendo sensibilmente i prezzi di trasporto ed aumentando il numero delle serie.

Sulla linea Siracusa-Licata, per svilupparne il traffico, oltre la tariffa locale pel trasporto di viaggiatori, di cui è fatto cenno avanti, si sono attuate anche due tariffe locali per merci a piccola velocità e cioè una pel trasporto della sansa vergine e l'altra pei vini in partenza da Vittoria.

Volendo poi richiamare sul tronco Messina-Barcellona i trasporti di alcune merci a piccola velocità, che altri mezzi di comunicazione ci avevano tolto, abbiamo provveduto alla istituzione di tre apposite tariffe locali, che hanno dato buoni risultamenti, al pari di altra tariffa locale creata per i trasporti di quadrelli e di altre terre cotte delle fabbriche esistenti lungo la linea littoranea Messina-Patti-Termini.

Altra tariffa locale con prezzi ridotti si è studiata pel trasporto degli sterri di zolfo, e ciò non solo per soddisfare i desideri del Governo, ma anche e sopratutto per favorire l'industria solfifera.

(*Continua*).

PERFORAZIONE ELETTRICA DI UNA GALLERIA

La Società delle miniere di lignite delle Bocche del Rodano, al doppio scopo di assicurare uno scolo diretto al mare delle proprie miniere situate presso Marsiglia e di facilitare il trasporto delle ligniti estratte, costruisce una galleria che sarà della lunghezza complessiva di Km. 14, colla sezione di m^2 5 e la pendenza dell'1 per 1000. La presenza, nella prima parte della galleria costruita, di abbondanti sorgenti d'acqua sotto pressione fece nascere l'idea di utilizzare queste per ricavare la forza motrice occorrente all'avanzamento dei lavori; fu scelto infatti un punto della galleria situato a circa Km. 3 dall'imbocco, nel quale una rivelante sorgente di acqua della portata di litri 73 al 1'', sgorga, sotto la pressione di 8 atm., da tubi che erano stati lasciati nel rivestimento di ghisa costruito in quella posizione. Quest'acqua che esce così copiosa, e con molta costanza, viene raccolta in apposita tubulatura, ed è guidata ad azionare una ruota Pelton, costruita dalla casa Escher, Wyss e C. di Zurigo, e della potenza di 50 cavalli-vapore; una dinamo Oerlikon a correnti trifasiche è mossa da questo motore.

La scelta del sistema di trasmissione si presta assai nel caso speciale, poichè in causa della distanza sempre maggiore (crescente coll'avanzamento dei lavori) alla quale occorrerà trasmettere l'energia, è opportuno poter modificare ed accrescere nel seguito la tensione della corrente col mezzo di trasformatori. Inoltre la velocità sensibilmente costante del motore trifasico, si presta pel funzionamento della perforatrice, ed è vantaggiosa la circostanza speciale per questi motori, per la quale, quando lo sforzo richiesto supera il limite massimo corrispondente al motore, questo si ferma immediatamente; cosicchè quando un fioretto resta impegnato nel foro di mina, o si rompe un dente, o si presenta altro inconveniente pel quale la forza richiesta supera il limite voluto, l'operaio è immediatamente avvertito, dal fermarsi del motore, dell'anormale condizione del meccanismo e vi pone riparo senza che questo si guasti maggiormente.

Gli isolatori che sostengono la conduttura elettrica sono fissi ad una traversa di legno paraffinato assicurata con spranghe di ferro alla calotta della galleria, e trovansi a m. 2,05 dal suolo: essi sono collocati ogni 8 m. Questa linea si ferma a 100 o 200 m. dalla fronte d'attacco, e l'ultimo tratto di linea è fatto con un conduttore a tre fili, isolato e flessibile, che può arrotolarsi su un tamburo quando viene arretrata l'armatura delle perforatrici. La tensione semplice della corrente è di 110 volt, e rimarrà tale fino a che la distanza della trasmissione non supererà i m. 1800: in seguito si applicheranno i trasformatori alla partenza ed all'arrivo, facendosi la trasmissione con un potenziale più elevato.

L'armatura delle perforatrici si compone essenzialmente di un affusto sopra ruote, che scorre su binario di mm. 526, e porta tre perforatrici, ciascuna sazionata da un motore elettrico mediante la trasmissione estensibile, a giunti universali. Le perforatrici sono rotative del sistema Bornet, con fioretto cavo nel cui foro viene iniettata acqua sotto pressione allo scopo di raffreddare ed asportare i residui: essi hanno il diametro di mm. 45 ed una corsa utile di cm. 80. Oltre che per le perforatrici (le quali consumano ciascuna 3 cavalli-vapore), la energia elettrica viene impiegata per fornire l'acqua sotto pressione necessaria, come si è detto, al completo funzionamento delle perforatrici, nonchè per dare il movimento ad un ventilatore. Fatti 12 o 14 fori sulla fronte, pei quali richiedonsi da un'ora e un quarto a due ore e mezza secondo la natura della roccia, l'affusto delle perforatrici viene trasportato indietro, si caricano e si fanno esplodere le mine. Gli spostamenti dell'affusto richiedono (fra l'avanzata e la ritirata), da mezz'ora ad un'ora, compreso il tempo per fissarlo in batteria: il tempo occorrente per la ventilazione del posto e l'asportazione del materiale abbattuto, richiede da un'ora e mezza a tre ore e un quarto. In media la durata di un'operazione completa risulta quindi di quattro ore e mezza, e si ha un avanzamento medio giornaliero di un poco superiore ai 3 m. e massimo di m. 4,20: ciò che è quasi il doppio di quello che si aveva prima di procedere a questo impianto. Anche dal punto di vista economico, i vantaggi realizzati sono molto soddisfacenti.

(Dal *Génie Civil*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per la stazione orientale di Genova e la sistemazione del Porto.

In una numerosa seduta privata del Consiglio comunale di Genova, che ebbe luogo giorni sono, la Giunta comunale espose, a titolo consultivo, ai consiglieri le proposte dell'on. ministro Prinetti in ordine a una combinazione finanziaria da stipularsi fra il R. Governo e il Municipio di Genova per l'esecuzione pronta dei lavori urgenti e indispensabili a rendere tranquille le acque di quel Porto, e per la costruzione da tutti desiderata della principale Stazione Orientale in Bisagno.

La Giunta ottenne dal Consiglio, dopo breve discussione, unanime parere favorevole ad accogliere le proposte del Governo, le quali, come è noto, tendono ad autorizzare il Comune a fornirsi con un prestito dei fondi necessari per intraprendere subito e mandare a compimento in breve tempo i lavori; i quali fondi verrebbero poi dal Governo rimborsati in tante annualità durante un limite di dieci anni.

Il Consiglio comunale nel concedere pieni poteri alla Giunta, affinchè possa mandare a felice compimento le iniziate trattative col Ministro, avrebbe confermato il principio già esposto nel noto memoriale del Sindaco, che, cioè la spesa per i lavori necessari alla tranquillità del Porto, è obbligatoria esclusivamente per il Governo, in base alla convenzione col munifico Duca di Galliera.

È a sperare che quanto prima il Consiglio comunale sarà chiamato a sanzionare con un voto definitivo gli accordi stipulati accennati in questa seduta preliminare.

><

Conferenza per l'orario estivo della Navigazione dei Laghi della Lombardia.

Sappiamo che è stata indetta pel giorno 15 del corrente mese, in Roma, presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, una conferenza dei rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie e lacuali interessate, per concertare l'orario estivo per la navigazione sui laghi della Lombardia e per le linee ad essi affluenti. Le Amministrazioni che saranno rappresentate alla detta conferenza sono le seguenti: Ministero delle Poste e Telegrafi, Direzione generale delle Poste Svizzere, Direzione delle Ferrovie del Gottardo, la Società delle Ferrovie del Mediterraneo e quella per le Strade Ferrate dell'Adriatico, le Ferrovie del Nord-Milano, la Società Lariana, l'Impresa di Navigazione del Lago Maggiore, la Navigazione e le Ferrovie del Lago di Lugano e la ferrovia di Valleseriana.

><

Ferrovia Bari-Locorotondo

(Progetto definitivo del 1° tronco Bari-Putignano).

Ci viene assicurato che la Società sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Bari a

Locorotondo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto definitivo del primo tronco della linea stessa, compreso fra Bari e Putignano.

><

Per un nuovo tronco fra Bari e Lecce.

Ci informano da Bari che quella Camera di Commercio ed Arti ha espresso voto al Governo affinchè nell'interesse delle relazioni commerciali fra Bari e Lecce sia istituito fra queste due località un nuovo treno-omnibus in partenza da Bari alle 5.15 che giunge a Lecce alle 10.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.

(*Soppressione della Direzione tecnica*).

Con recente provvedimento di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici è stata soppressa, a partire dal 1° febbraio corrente, la Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Faenza a Firenze; ed il servizio di stralcio della medesima venne passato all'ufficio di Circolo ferroviario di Firenze al quale è proposto il cav. ing. Giuseppe Della Bocca. Il comm. Alessandro Perego, direttettore della linea predetta, cesserà dal prestar servizio al Governo col 1° maggio p. v.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

(*Trasferimento della Direzione tecnica governativa*).

Col 1° febbraio corrente la Direzione tecnica governativa per la ferrovia Eboli-Reggio già esistente a Paola, venne trasferita a Napoli, continuando a mantenere ancora per qualche tempo un ufficio di sezione a Cosenza pel tronco Cosenza-Pietrafitta della linea da Cosenza a Nocera Tirrena.

><

Ferrovia Gozzano-Domodossola.

(*Servizio di stralcio*).

Con disposizione del R. Ispettorato generale delle Strade ferrate venne disposto che, a partire dal 1° marzo p. v., il servizio di stralcio della ferrovia da Gozzano a Domodossola venga assunto dal R. Ispettore superiore commendatore Vincenzo Crosa, ispettore-capo del Circolo ferroviario di Torino, rimanendo così soppressa, dalla stessa data, la Direzione tecnica governativa per la ferrovia predetta, alla quale è preposto l'ingegnere di 1ª classe del Genio civile cav. Achille Perdomi.

><

Consiglio delle tariffe

(*Nomina di membri per il triennio 1897 99*).

Siamo informati che il Consiglio dell'Industria e del Commercio, in sua adunanza del 24 gennaio p. p., ha delegato i signori Pisa comm. dott. Ugo, Presidente della Camera di commercio di Milano, e marchese cav. ufficiale Giorgio Niccolini a rappresentarlo nel Consiglio delle tariffe ferroviarie, in sostituzione dei signori comm. Marco Besso e Vigoni cav. ing. Giulio, per il triennio dal 1° gennaio 1897 al 31 dicembre 1899.

><

Per il ritorno delle opere invendute all'Esposizione di Monaco Baviera.

Siamo informati che il Ministro di Baviera in Roma, per mezzo del Ministero degli Esteri, ha rivolto preghiera a quello dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che le Società ferroviarie italiane accordino il ritorno gratuito degli oggetti d'arte che rimarranno invenduti nella VII Esposizione internazionale di Belle Arti che avrà luogo in Monaco dal mese di giugno al mese di ottobre prossimi, prolungando il termine utile per fruire di tale concessione fino a tutto il corrente anno; e ciò in conformità a quanto si è praticato anche nelle altre Esposizioni che ebbero luogo in Monaco di Baviera.

><

R. Ispettorato generale delle Ferrovie.

(*Promozioni nel personale*).

Con n. 8 Decreti reali in data del 14 gennaio p. p. registrati alla Corte dei Conti il giorno 27 dello stesso mese, si sono fatte le seguenti promozioni nel R. Ispettorato generale delle Strade ferrate:

1. *Da Ispettore-capo di seconda classe ad Ispettore-capo di prima classe:* Spreafico cav. ing. Leonida, Rota cav. ing. Cesare, Longhi comm. Vincenzo, Piccini cav. ing. Giovanni, Calvori comm. Icilio;

2. *Da Ispettori di prima classe ad Ispettori-capi di seconda classe:* Sanguini cav. rag. Giuseppe Giovanni;

3. *Da Ispettori di seconda classe ad Ispettori di prima classe:* Romanelli cav. ing. Gustavo, Ferretti cav. Paolo, Sullam cav. avv. Cesare, Foresto cav. geom. Serafino, Saint-Cyr cav. Ippolito, Sirtori cav. ing. Giuseppe;

4. *Da Sotto-Ispettori di prima classe ad Ispettori di seconda classe:* Barili cav. ing. Giuseppe, Guglielmo cav. Luigi, Amour cav. Giuseppe, Vassalli cav. ing. Telemaco, Monacelli cav. ing. Giuseppe, Berti cav. ing. Augusto, De Pretto cav. ing. Augusto, Laurin cav. ing. Carlo, Sapegno cav. ing. Carlo;

5. *Da Sotto-Ispettori di seconda classe a Sotto-ispettori di prima classe:* Marino cav. Raffaele, Calò-Carducci Saverio, Pagano cav. ing. Giuseppe, Taddei cav. ing. Alceo, Beccaria Enrico, De Benedetti cav. ing. Vittorio, Villanis ing. Alessandro. Livraghi cav. Achille, D'Agostino cav. ingegnere Gustavo, Pera cav. ing. Gaetano, Cimbali avvocato Giuseppe;

6. *Da Sotto-Ispettori di terza classe a Sotto-Ispettori di seconda classe:* Ferrari avv. Carlo, Tomasuolo ing. Simone, Pini-Palmieri Eugenio, Pisani ing. Giuseppe, Boero Francesco, Carazzi avv. Silvio, Cecovi Ottavio, De Luca avv. Biagio, Maineri Ottavio, Mosca cav. rag. Attilio, Lugramani avv. Giacinto;

7. *Da Ispettore-allievo di prima classe a Sotto-Ispettore di terza classe:* Dell'Arciprete ing. Camillo, Cavalieri Pietro, Silvestri ing. Dante, Besio-Caviglia Francesco, Simonini Ugo, Freri Sebastiano, De Sanctis ing. Alfonso, Bogino ing. Giovanni Battista, De Benedetti Davide, Girola ing. Vittorio, Magnani Carlo, Pettiti Carlo, Franzero ing. Giovanni Emilio, Casati avv. Enrico;

8. *Da Ispettori-allievi di seconda classe ad Ispettori-allievi di prima classe:* Levi cav. Elia, Mondino Francesco Paolo, Grismayer ing. Egisto, Chauffourier ingegnere Amedeo, Calisse ing. Giuseppe Luigi, Soleri ing. Carlo Michele, Nagel ing. Carlo, Soccorsi ing. Lodovico, Stern ing. Lodovico, Simonetti cav. ing. Epimeribe, Feraudi ing. Vincenzo.

><

Nomine nei Circoli di ispezione ferroviaria.

Siamo informati che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, nel lodevole intento di rendere più efficace il servizio di sorveglianza affidato ai Circoli di ispezione ferroviaria, ha destinato in aiuto dei Circoli stessi n. 10 Ingegneri del Genio Civile, e cioè i signori: Sciacca Emanuele, ingegnere di 2ª classe al Circolo di Roma; Cambiaggi Emilio, ingegnere di 2ª classe al Circolo di Torino; Coen-Cagli Enrico, ingegnere di 3ª classe da destinarsi; Statuti Carlo, ingegnere di 3ª al Circolo di Napoli; Guercia Oreste, ingegnere-allievo al Circolo di Firenze;

Bastiani Flavio, ingegnere-allievo al Circolo di Milano; Scognamiglio Giuseppe, ingegnere-allievo al Circolo di Verona; Lapore Orazio, ingegnere-allievo al Circolo di Palermo; Fiori Felice, ingegnere-allievo al Circolo di Foggia; Ehrenfreund Edilio, ingegnere allievo al Circolo di Ancona.

><

Movimento nei funzionari del Genio civile.

Con recente disposizione del Segretariato generale del Ministero dei Lavori Pubblici, gli aiutanti del Genio civile signori Celasco Patrizio, Loschi Domenico e Palla Pietro Paolo sono passati dal Servizio generale a quello ferroviario, e destinati, i primi due, alla dipendenza della Direzione tecnica governativa per la ferrovia Fabriano Sant'Arcangelo in Urbino, e il terzo alla dipendenza della Direzione tecnica governativa per la ferrovia Avezzano-Roccasecca in Sora. A quest'ultima Direzione venne anche destinato l'impiegato d'ordine del Genio civile signor Scorti Carlo, testè richiamato dall'aspettativa.

Nel personale del Genio civile addetto al servizio delle strade ferrate sono inoltre avvenuti i seguenti mutamenti:

L'ing. di 1ª classe Nori Ottaviano, già Capo dell'Ufficio di sezione della ferrovia Parma-Spezia in Sarzana, per la costruzione del tronco di ferrovia da S. Stefano a Sarzana, è passato al Servizio generale del Genio civile;

L'ing. Temperini cav. Luigi, dalla Direzione della ferrovia Parma-Spezia, è passato al Servizio della linea Bologna-Verona, presso il Circolo ferroviario di Bologna;

L'ing. cav. Giovanni Battista Meccio, dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia Faenza-Firenze, è stato trasferito al Circolo ferroviario di Napoli;

L'aiutante signor Darli Antonio, da Cefalù (Direzione tecnica governativa per la ferrovia Cefalù-Messina), è stato trasferito a Sora, alla dipendenza della linea Avezzano-Roccasecca;

L'aiutante Jadini Fedele, dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia Faenza-Firenze, è passato al servizio generale del Genio civile.

><

Commissione per la sistemazione dei torrenti.

(Nomina di un membro).

Con decreto in data del 21 gennaio p. p. del Ministero dei Lavori Pubblici, il signor Garneri cav. ingegnere Edoardo, Capo della IX sezione di Manutenzione della rete ferroviaria dell'Adriatico, è stato nominato membro della Commissione locale permanente per la sistemazione dei torrenti nel Quinto Compartimento del Genio Civile (Firenze) in sostituzione del Capo-sezione principale nel servizio del Mantenimento sig. Destefanis cav. ing. Adolfo.

><

Per l'esposizione industriale elettrica di Riva di Trento.

Siamo informati che il Comitato costituitosi a Riva di Trento, allo scopo di aprire colà, col 1° marzo p. v., un'esposizione industriale elettrica che durerà fino a tutto dicembre del corrente anno, alla quale concorreranno anche varie fabbriche italiane, ha fatto istanza pel tramite diplomatico affinchè le nostre Amministrazioni ferroviarie concedano facilitazioni pel trasporto delle macchine provenienti dall'Italia, in conformità di quanto hanno già stabilito di fare le ferrovie dell'Austria-Ungheria.

><

Per l'orario ferroviario alla stazione di Bari.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici un'istanza della Camera di Commercio ed Arti di Bari, con la quale, allo scopo di favorire le relazioni commerciali di quella Provincia con le Calabrie e la Sicilia, si fanno voti al Governo affinchè venga studiata una speciale combinazione di orario ferroviario, per cui, reso accelerato il treno misto n. 963, venga regolata la partenza del medesimo da Bari, in modo da trovare la coincidenza col treno 956 a Gioia del Colle. col treno 262 a Taranto e coll'accelerato 33 a Metaponto per Reggio Calabria.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratto per lavori alla stazione di Castelbolognese).

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione governativa il contratto da essa stipulato colla Ditta Spagnuoli Andrea per provvedere all'impianto dell'illuminazione elettrica ed al servizio di pompatura dell'acqua nella stazione di Castelbolognese, lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto.

><

Servizio cumulativo ferroviario marittimo per viaggiatori e bagagli fra il Continente e la Sardegna.

In pendenza del completo riordinamento del servizio cumulativo ferroviario marittimo è stato stabilito fra le Amministrazioni interessate, e coll'approvazione del Regio Governo, che a partire dal 1° febbraio corrente il servizio viaggiatori e bagagli fra il Continente e la Sardegna, a mezzo della Navigazione Generale Italiana, sia regolato come in appresso:

a) La corrispondenza con biglietti di corsa semplice è limitata fra le stazioni di Roma e quelle sarde di Cagliari, Sassari, Terranova e Iglesias (via Civitavecchia-Golfo Aranci);

b) Vengono attuati, in via di esperimento, biglietti di andata e ritorno fra Roma e le quattro stazioni sarde e per la stessa via suaccennata;

c) È ammessa, in via provvisoria, la registrazione diretta dei bagagli e dei bicicli (o biciclette) fra le stazioni di Genova P. P., Milano C., Pisa C., Roma T., Torino P. N., Bologna, Firenze, Venezia, Verona e quelle sarde sopracitate e viceversa, sempre per la via di Civitavecchia-Golfo Aranci.

><

Per la fermata a Novara del treno diretto N. 26.

Ci informano da Alessandria che quella Camera di commercio ed arti si è associata ad un voto già manifestato al Ministero dei Lavori Pubblici dalla Camera di commercio di Torino, affinchè sia prolungata la fermata in Novara del treno diretto N. 26, proveniente da Alessandria e proseguente per Luino e la Germania, imperocchè l'estrema brevità della sosta attuale in Novara è causa che le comunicazioni di Alessandria colla Germania debbono quasi sempre essere ritardate di circa 12 ore, con danno del commercio locale.

Il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici che, ritenuta l'importanza del traffico fra le provincie di Alessandria, Torino e Novara e la Germania, si studii modo, ove sia possibile, di rimovere il lamentato inconveniente.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari, concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di fornitura e collocamento in opera delle pensi-

line metalliche nelle due fronti del fabbricato viaggiatori della nuova stazione di Faenza e della tettoia in ferro per il magazzino delle merci e per la rimessa delle locomotive;

2. Circa la questione dei compensi da accordarsi in via transattiva all'Impresa Galbusero per l'esecuzione di lavori di costruzione di case cantoniere e di cisterne, lungo il tronco Adria-Loreo, nella linea Adria-Chioggia;

3. Su di un atto di transazione concordato coll'Impresa Mantese a definizione delle questioni sorte in ordine all'esecuzione dei lavori di completamento del tronco da Treviso a Ponte di Piave, nella ferrovia da Treviso a Motta;

4. Circa l'applicabilità della multa contrattuale a carico dell'Impresa Gaspare Cesa, per ritardo da essa frapposto nell'esecuzione dei lavori di rivestimento della scarpa sinistra della trincea di Villaga, nella ferrovia da Treviso a Belluno; e sulla domanda di compensi avanzata dall'Impresa stessa;

5. Sugli atti di collaudo dei lavori affidati a rimborso di spesa alla Società per le Ferrovie Meridionali, ed appaltati alla Ditta Giuseppe Mantese, per la costruzione di tre case cantoniere doppie ai chilom. 21.820, 25.200 e 30.850 della ferrovia Treviso-Motta, per un importo netto da ribasso d'asta di L. 17,820;

6. Su di una nuova transazione concordata con la Cassa di sovvenzioni di Genova, cessionaria della fallita Impresa Mantegazza, per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco Casale Corte Cerro-Ornavasso, della linea da Gozzano a Domodossola.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi un progetto della Società per le Ferrovie del Mediterraneo, per l'esecuzione dei lavori di prolungamento dei binari d'incrocio della stazione di Farigliano sulla ferrovia da Savona a Bra. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ascende a L. 13,000 ed il Consiglio ha assegnato il termine di un anno per il relativo compimento.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso, per la parte che lo riguarda, la estensione della tariffa locale n. 230, piccola velocità, per i trasporti di acido acetico greggio, pirolegnoso, ecc., alla stazione di Bagnasco, in conformità all'istanza all'uopo presentata dalla Ditta Ferrero-Maestri e Comp.

—

Ci informano da Vicenza che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato presso i Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che venga esteso anche a quella stazione ferroviaria il beneficio della tariffa eccezionale numero 1006, piccola velocità, per il trasporto delle ligniti e delle formelle di lignite. La predetta Camera osserva che stanno a sostegno della sua istanza le stesse ragioni che hanno consigliato l'estensione di tale tariffa ad altre Città del Veneto, in quanto che, in seguito alla recente riattivazione della navigazione fluviale fra Veneziae Vicenza, questa città è diventata anch'essa campo di concorrenza del carbon fossile e delle ligniti estere.

—

La Mediterranea, ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta P. ed A. Caminiti intesa ad ottenere che le note agevolezze accordatele per i suoi trasporti da Torre Annunziata centrale a Taranto di ferro in barre a T ed a doppio T, a carro completo, scaduta col 31 dicembre u. s., sia rinnovata alle stesse condizioni per tutto l'anno in corso.

—

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici un'istanza della Ditta Lazzaroni e Compagni di Saronno, tendente ad ottenere che venga istituita una tariffa locale, con prezzi vantaggiosi a favore dei trasporti di biscotti nazionali, allo scopo di mettere in grado la Ditta stessa di sostenere la concorrenza estera: o quanto meno che i biscotti medesimi siano classificati in una categoria media fra le pasticcerie ed i grissini.

—

La Mediterranea ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda che la Ditta Guido Fedele ha fatto per ottenere che i suoi trasporti di olio d'oliva a carro completo, da effettuarsi dalla Calabria alle località della riviera da Livorno a Ventimiglia, le siano accordate le note agevolezze già proposte per altre Ditte, verso uguale impegno di un traffico minimo annuale di 50 tonnellate.

—

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome e per conto di quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha sottoposto alla superiore approvazione la formale proposta di proroga della tariffa eccezionale N. 1002, P. V., fino al 14 febbraio 1899, colle varianti ed aggiunte risultanti dalla proposta stessa.

La detta tariffa eccezionale riguarda i trasporti di vino comune, mosto ed uva pigiata, dall'Italia all'estero.

—

La Mediterranea ha sottoposto, con parere favorevole, al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate una domanda della Ditta Isidoro Hess di Torino, per ottenere come concessione speciale, e come le fu concesso nel 1894 e nel 1895, l'applicazione dei prezzi della tariffa 121, serie I, per i suoi trasporti di giobertite dalla provincia di Torino a Pisa e Livorno, da effettuarsi durante il corrente anno, con impegno di un traffico minimo di 200 tonnellate.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo nulla osta alla proposta di rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° gennaio p. p., ed alle condizioni già vigenti, della concessione fatta alla Ditta Cavalieri-Salem e Comp., per i suoi trasporti di cereali e carboni fra Venezia e Ferrara.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha consentito alla rinnovazione pel corrente anno ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta Muzzati e Magistris per i suoi trasporti di cereali e farine fra Venezia e le stazioni di Udine e di Buttrio;

Ha dato il proprio benestare: *a*) alla proposta di concessione alla Ditta Cesare Luzzatto di Milano per il trasporto di pesci vivi con treni diretti; *b*) alla proposta di concessione a favore della Ditta Rovetta per i suoi trasporti di olio al solfuro, da Rossano a Brindisi; *c*) alla proposta di concessione a favore della Ditta Parisi per i suoi trasporti di cotone avariato;

Ha consentito che, in analogia a quanto si è fatto per altre Ditte, venga ammessa anche la Ditta Candiani all'applicazione della serie B della tariffa locale N. 21, piccola velocità, limitatamente al percorso adriatico, per i suoi trasporti di silicato di soda a vagone completo in

partenza da Roma, per qualsiasi destinazione, a condizione di un percorso minimo di 200 km., e di un quantitativo annuo non inferiore a 700 tonnellate.

><

Ferrovie della Sicilia.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete al 31 dicembre 1896:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	—	—	—
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	18	—	18
con un asse portante	»	28	—	28
a sei ruote accoppiate	»	73	—	73
a otto ruote accoppiate	»	17	—	17
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate . .	»	—	—	—
a sei ruote accoppiate . . .	»	12	—	12
locomotive-*tenders* per manovre .	»	8	—	8
Totale locomotive	N.	156	—	156
II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break	N.	5	—	5
di 1ª classe	»	24	—	24
di 2ª classe	»	68	—	68
miste di 1ª e 2ª classe	»	103	—	103
di 3ª classe	»	226	—	226
miste di 2ª e 3ª classe	»	10	—	10
miste di 1ª e 2ª e 3ª classe . . .	»	—	—	—
di 4ª classe	»	—	—	—
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	—	—	—
di 2ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª e 2ª classe	»	10	—	10
di 3ª classe	»	10	—	10
Totale carrozze	N.	456	—	456
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	58	—	58
con compartim. per la posta . . .	»	12	—	12
id. id. e ritirata . . .	»	20	—	20
Totale bagagliai	N.	90	—	90
IV. *Carri:*				
scuderia S	N.	9	—	9
per piccolo bestiame	»	—	—	—
per merci e bestiame, coperti . .	»	1144	—	1144
per merci, scoperti:				
a sponde alte ordinari . . .	»	302	—	302
a sponde basse id. . . .	»	486	—	486
id. id. con bilico	»	29	—	29
id. id. senza sponde . . .	»	—	—	—
per merci, aperti, a sponde alte, da 30 tonnellate	»	10	—	10
» aperti, a sponde basse, da 30 tonnellate	»	10	—	10
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.)	»	21	—	21
per terra e ghiaia	»	6	—	6
spazzaneve	»	—	—	—
con sagoma per visita gallerie .	»	—	—	—
con grue	»	2	—	2
Totale carri	N.	2013	—	2013

É morto il 27 gennaio, a Torino, un ingegnere che può dirsi una delle spiccate individualità italiane nel campo degli studi topografici e geodetici: è questi l'**Ing. CARLO VILLANI**, che dirigeva da due anni i lavori del nuovo Catasto pel compartimento ligure-piemontese.

Egli avvicinò in gioventù il noto riformatore dei procedimenti per la rilevazione del terreno, Ignazio Porro, il creatore del metodo detto *Celerimensura* o *Tacheometria* e dello strumento di osservazione pratico, robusto, potente, da lui denominato *cleps*. Dalla collaborazione col Porro, sia nella dirigenza della Officina di precisione che questi aveva fondata a Milano, la *Filotecnica*, sia nell'insegnamento dei nuovi metodi presso l'Istituto Tecnico superiore di quella città, il Villani trasse le qualità caratteristiche che esplicò nella sua vita professionale.

Datosi al libero esercizio, egli compì studi topografici importanti per canali, bonifiche, miniere, fortificazioni, strade, ferrovie, riordinamenti edilizi, ecc.

Mente sagace ed eminentemente oggettiva, egli trasse dalla pratica insegnamenti preziosi che lo condussero man mano ad abbandonare quanto nelle discipline del Porro rappresentava piuttosto lo slancio di astratte speculazioni scientifiche, che non l'intento di utili riforme e di innovazioni prudenti a tutto vantaggio della tecnica.

Staccatosi così dal Maestro, l'operoso Ingegnere trovò metodi nuovi suggeriti dal più giudizioso apprezzamento delle esigenze reali dei lavori topografici, e praticò un procedimento suo proprio che colla Celerimensura del Porro ha relazioni di sola affinità e al quale egli, con modesta compiacenza, usava dare il nome di *metodo razionale* di rilevamento del terreno.

Ebbe non scarsi discepoli; ma l'animo forse troppo schivo da dottrinarie dissertazioni, dall'atteggiarsi a maestro, dal provocare o sostenere polemiche, tolsero che egli formasse una vera scuola; i suoi giovani e spesso provetti collaboratori ricavavano dalla pratica delle operazioni di campagna quegli insegnamenti che applicavano poi e diffondevano fra i colleghi, acquistando al suo nome, anche fuori d'Italia, una modesta notorietà fra quanti sono cultori di questo ramo dell'ingegneria.

Pei suoi meriti, giustamente apprezzati, ebbe importanti incarichi; e quando si deliberò la formazione del nuovo Catasto, il Collegio degli Ingegneri di Milano ed il Governo lo vollero a far parte di Commissioni tecniche per avvisare al più opportuno ed efficace ordinamento dei lavori.

Nel 1888 si formò il Corpo direttivo della nuova amministrazione catastale con elementi tratti dai vari servizi tecnici dello Stato: il Villani, unico fra i liberi professionisti, fu chiamato a farne parte e venne nominato Vice-Direttore pel Compartimento lombardo: in tale carica ed in quella cui venne promosso di poi, egli rese importanti servizi e si acquistò l'ammirazione e l'affetto di colleghi e dipendenti.

Fra le operazioni compiute in una attiva carriera da questo intelligente e coscienzioso lavoratore, ci piace ricordare il rilevamento eidipsometrico della città di Milano, fatto per incarico del Comune: fu un lavoro di oltre dieci anni al quale egli dedicò con amore intenso tutto sè stesso. La mappa da lui disegnata nella scala di 1|500, può dirsi un vero monumento di precisione; e col sussidio di essa e della livellazione di grande esattezza che il Villani eseguì più tardi, può ora l'Ufficio tecnico di quella città progettare con incalcolabile semplicità di mezzi, risparmio di tempo, di spesa e colla certezza di un'ottima riuscita, le importanti opere di riforma edilizia, il tracciamento delle nuove arterie stradali, la costruzione della fognatura.

Apprendiamo pure con dispiacere la morte dell'ingegnere cav. **CESARE MAULINO**, Capo-divisione a riposo delle Strade Ferrate del Mediterraneo, che fu per molti anni addetto alla Direzione del Materiale, ove la sua intelligenza ed attività lasciarono un vivo ricordo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1896.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio al 31 ottobre 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 94,662,482, con una differenza in più di L. 1,766,417 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,443 km., in aumento di chilometri 186, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 6,129, con un aumento di L. 104 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 31 ottobre 1896.*

Dal 1° al 31 ottobre 1896.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	12,422,287	2,154
Rete Adriatica	»	5602	12,651,300	2,258
Rete Sicula	»	1093	940,298	860
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta .	»	140	90,800	648
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	156,852	381
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	53,534	80
Ferrovie diverse . . .	»	1840	1,182,644	642
Totale generale. .	Km.	15445	27,497,715	1,780

Differenze in confronto del mese di ottobre 1895.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	»	+ 202,608	+ 1
Rete Adriatica	»	»	+ 1,593,492	+ 285
Rete Sicula.	»	»	+ 11,302	+ 11
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta. .	»	»	+ 1,807,402	+ 131
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 22,727	+ 55
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	+ 1,225	+ 1
Ferrovie diverse	»	»	— 43,797	— 24
Totale generale . .	Km. +	»	— 1,766,617	+ 104

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 gennaio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 gennaio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,155,845.82, con una diminuzione di lire 88,515.81 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 gennaio 1897 si ragguaglia a L. 77,328,732.48, presentando un aumento di L. 1,227,785.80 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° al 20 gennaio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 gennaio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,429,506.55, con un aumento di L. 229,409.93 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 gennaio 1897 si ragguaglia a L. 4,733,853.31, e presenta un aumento di lire 278,025.92 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 gennaio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 gennaio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 300,806, con una diminuzione di L. 20,790 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 gennaio 1897 ammontano a L. 5,598,700, con un aumento di L. 44,896 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Camuna. — Nell'adunanza del Comitato per la ferrovia Camuna tenuta a Pisogne sabato 30 gennaio u. s. e indetta dall'ing. sig. Giordani Sperandio, venne deliberato il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, sentita la relazione dell'ing. Giordani e udite le dichiarazioni dell'ing. Ronchi, deplorando l'immatura perdita dell'egregio avv. comm. Tovini, confida che sarà vero omaggio alla sua memoria il compimento della nobile impresa con tanto amore iniziata, fa plauso all'opera dell'ing. Ronchi e unanime delibera che il Comitato della ferrovia e l'ing. Ronchi abbiano a continuare nelle pratiche iniziate per ottenere il sussidio dalla Provincia ed il concorso del Governo che costituiscono la Società, al buon esito della quale, oltre far voti sinceri, tutti si impegnano di moralmente e materialmente concorrere affinchè il desiderio di tanti anni diventi un fatto compiuto ».

— La Deputazione Provinciale di Brescia nella seduta del 3 corr. ha concordato coll'ingegnere Ronchi alcune aggiunte alla convenzione preliminare 3 dicembre 1896 fra la Deputazione Provinciale di Brescia e il signor ingegnere Gio. Antonio Ronchi circa la costruzione e l'esercizio di una ferrovia Iseo-Breno (Valle Camonica).

Ferrovia Arona-Gravellona. — Giorni sono vi fu ad Arona una riunione per promuovere tra gli interessati del Lago Maggiore un'agitazione allo scopo di ottenere dal Governo a favore della Provincia e del Comune di Milano la concessione che questi due enti hanno chiesta della linea Arona-Gravellona con le tremila lire di sussidio al chilometro secondo la legge del 1879.

Fu deciso di tenere ad Arona il 21 febbraio un'adunanza generale dei rappresentanti dei paesi toccati dalla progettata ferrovia e fu all'uopo diramato apposito invito.

Il Sindaco di Arona ha subito messo a disposizione dei promotori il Teatro Municipale ed ha promesso tutto il suo appoggio perchè il Governo faccia buon viso alla domanda di Milano che risponde all'interesse di tanta parte d'Italia.

Ferrovia Brescia-Trento. — Il giorno 16 corrente mese vi sarà a Tione la riunione plenaria dei Comitati Trentini per la ferrovia Brescia-Trento, per discutere il seguente Ordine del giorno:

1. Relazione della Presidenza;
2. Nomina del Comitato definitivo;
3. Eventuali proposte.

Furono invitati, e interverranno all'adunanza, oltre il Comitato ferroviario di Valle Sabbia, i rappresentanti del Municipio e provincia nostra, nonchè quelli delle città di Trento, Rovereto, Riva, Arco: una rappresentanza della Camera di Commercio di Rovereto, i delegati di molti Comuni di Valle di Ledro, la Presidenza del Comitato delle tramvie trentine, ecc.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Verso la fine del corrente mese, se il tempo sarà favorevole, verranno iniziati i lavori per la costruzione della nuova linea elettrica Varese-Ghirla-Luino.

Frattanto l'Ufficio tecnico si occupa alacremente dello studio delle ultime varianti e delle ultime pratiche riguardanti l'acquisto dei terreni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Consiglio d'Amministrazione ha adottato nella sua seduta del 1° corrente una proposta della Direzione sopra una parziale variazione dell'ordine nella sua gestione e formulata una risoluzione sopra i cambiamenti che devono apportarsi secondo le legge federale del 27 marzo 1896 alle disposizioni concernenti il fondo di rinnovazione. Inoltre autorizzò la Direzione a disporre una somma di rimanenza del guadagno sull'agio, proveniente dalla terza emissione di azioni, aggiudicando una somma di 25,000 alla cassa degli ammalati per

operai occupati alle stazioni, ai magazzini, ai depositi ed alle officine ed una somma di fr. 103,881.69 alla cassa di soccorso dei funzionari ed impiegati della ferrovia del Gottardo.

— *Nuovi allacciamenti della ferrovia del Gottardo.* — Col 1° giugno 1897, la linea del Gottardo sarà congiunta direttamente a Lucerna ed a Zurigo, in conformità al tracciato a cui si accennò spesso nel *Monitore.*

La biforcazione delle linee conducenti a queste due città sarà fatta ad una quindicina di chilometri al sud di Rothkreuz, cioè a Goldau.

Si è in questo punto, famoso per lo scoscendimento del Rossberg, che i carrozzoni diretti a Zurigo lascieranno la linea attuale per seguire, da Walchwyl, la riva orientale del lago di Zug, onde giungere a Zurigo attraverso il nuovo tunnel dell'Albis.

Questa linea sarà di venti chilometri più corta di quella di Ruthkreuz-Cham-Knonau-Zurigo.

D'altra parte i treni provenienti dal Gottardo a destinazione di Lucerna, cesseranno, a datare dal 1° di giugno, di fare il giro da Rothkreuz. Ad Immensee troveranno una linea di sei chilometri più corta della vecchia che li condurrà direttamente a Lucerna dalla parte di Meggen, costeggiando il lago di Küssnach.

Quindici anni dopo la sua apertura, la linea del Gottardo potrà dunque festeggiare contemporaneamente il compimento della sua rete e l'inaugurazione della nuova stazione di Lucerna.

La sua attiva direzione lavora già all'introduzione di un treno internazionale Berlino-Milano, mettendo a profitto le abbreviazioni di strada realizzate in Isvizzera.

— *Il treno di lusso Berlino-Milano-Genova.* — La Società del Gottardo ha presentato alla Conferenza internazionale delle ferrovie, a Lucerna, una proposta per l'attuazione di un treno-lampo quotidiano da Berlino a Genova in 24 ore invece di 34.

Il treno potrà trasportare 100 viaggiatori, effettuerà il servizio di dogana in viaggio, avrà saloni ristoratori, illuminazione elettrica e riscaldamento a vapore. Il percorso Basilea-Chiasso importerà 6 ore e 20 minuti.

Il treno partendo da Lucerna a 9 ore arriverà alle 14,45 a Milano e alle 17.15 a Genova.

Il servizio incomincierà col 1° giugno del corrente anno.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Giura-Sempione.* — Il 28 gennaio u. s. si radunò a Berna il Consiglio di amministrazione della ferrovia Giura-Sempione. Dopo approvate le proposte della Direzione per rispetto alle uscite ordinarie del *budget*, non che i crediti speciali per i lavori straordinari di costruzione e di rinnovazione per il 1897, venne presa conoscenza del rapporto della Direzione sugli art. 11 e 12 della legge federale sulla contabilità delle ferrovie concernenti l'importo delle somme da assegnarsi ciascun anno al fondo di rinnovazione e si decise di accordare alla Direzione stessa tutti i pieni poteri onde ottenere dal Consiglio federale che questa somma di assegni sia fissata sulla base della cifra massima del suo rapporto.

Venne poi ratificato il contratto d'esercizio colla ferrovia funicolare Cossonay e si risolvette la partecipazione alla costruzione della linea Friborgo-Morat firmando delle azioni per l'importo di fr. 50,000.

— *Ferrovie Unite Svizzere.* — Il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie Svizzere Unite, ha risoluto di aumentare i treni per la Rheinthal, il che produrrà una maggior spesa annuale di fr. 30,000

Secondo un rapporto poi mandato dal Consiglio d'Amministrazione al Consiglio Federale, il guadagno medio annuale delle Ferrovie Svizzere Unite è calcolato per gli anni 1888 al 1895 a fr. 3,889,000.

Ferrovie Germaniche. — *Per le ferrovie secondarie.* — Il Governo domanderà alla Camera prussiana di aumentare ancora il fondo per sussidi alle ferrovie secondarie. L'anno scorso questo fondo fu portato da cinque a diciotto milioni annui, ma i progetti sôrti nelle Provincie superano di molto quest'importo ed il Governo è deciso ad appoggiare la costruzione di queste piccole ferrovie, tanto utili al commercio ed all'agricoltura.

— *Spese preventivate per le ferrovie prussiane.* — Il bilancio dello Stato Prussiano, racchiude, come al solito, le spese previste per il rinnovamento e la fornitura del materiale d'esercizio necessario alle ferrovie nel prossimo esercizio.

Le spese per lavori d'arte e costruzioni diverse, metalliche ed altre, sono valutate a 40,650,000 di marchi. Il mantenimento della via necessiterà la fornitura di 120,708 tonnellate di rotaie, 42,265 tonnellate di piccolo materiale e 62,959 tonnellate di traverse in ferro. Il prezzo medio delle rotaie è valutato a M. 109-56.

I bisogni di combustibili sono calcolati a 3,697,000 tonnellate di carbone al prezzo medio di M. 8-58 alla tonneliata, 379,140 tonnellate di mattonelle al prezzo di M. 9-44 e 92,640 tonnellate di coke al prezzo medio di M. 12-80 la tonnellata

Le spese previste per l'acquisto del materiale rotabile ammontano a 36,880,000 Marchi, cioè 2,970,000 M. di più dell'esercizio precedente. Esso comprende 348 locomotive, 297 vetture e 5950 carri merci.

Ferrovie Ungheresi. — *Nuova ferrovia elettrica a Budapest* — Si assicura che, fra breve, si darà principio alla costruzione della nuova ferrovia elettrica Budapest-Csakatorn-Fiume.

Ferrovie Egiziane. — *Una tramvia alle Piramidi.* — Un dispaccio dal Cairo all'*Agenzia Reuter* informa che il Governo egiziano ha accordato una concessione alla Compagnia delle tramvie del Cairo per stabilire una linea che si spinga nel deserto, fino alle Piramidi. Per costrurre questa linea verrà colmato il canale Khalig, che scorre pel Cairo; ciò che recherà molto giovamento alla salute pubblica, essendo tale corso d'acqua oagione di molte febbri malariche.

Ferrovie degli Stati Uniti. — Dal 1° luglio 1894 al 30 giugno 1895 la rete totale delle ferrovie negli Stati Uniti misurava km. 290,677, dei quali 284,533 erano in regolare esercizio. Il capitale d'impianto ascende a 10,963,584,385 sterline, che ragguaglia a 37,717 sterline per km. Sopra 100 km. quadrati di terreno negli Stati Uniti vi sono km. 10.11 di ferrovie, e sopra 10,000 abitanti, km. 9.81.

Due terzi delle ferrovie esistenti hanno un solo binario; 17,120 km. sono a due binari; 1565 a tre binari e 1173 chilometri a 4 binari; 69,478 km. sono binari secondari. La quantità del materiale rotabile consisteva in 35,699 locomotive. 33,112 vagoni passeggeri e 1,196,119 vagoni merci. Sono forniti di freni ad antico sistema 362,498 fra locomotive e vagoni, mentre 408,456 fra vetture e locomotive sono provvedute di accoppiamenti automatici. Col 1° gennaio 1898, tutte le locomotive e tutti i vagoni che saranno addetti ai servizi internazionali dovranno avere freni ed accoppiamenti automatici.

Il numero totale degli impiegati ascende a 785,034 persone, il che equivale a 274 persone per ogni 100 km. di ferrovia.

Le entrate ascesero a 1075,3 milioni di dollari e le spese ammontarono a 795,75 milioni, quindi vi fu un avanzo di 349,5 milioni di dollari. Furono trasportati 507,5 milioni di viaggiatori e 696,75 milioni di tonnellate di merci.

Notizie Diverse

Bonifica Mantova-Cremona. — Per risolvere la questione del Consorzio interprovinciale di Navarolo includente oltre 50,000 ettari di bonifica delle due Provincie di Cremona e Mantova, si riunirono giorni sono in

Milano presso l'avv. Emilio Forti, l'on. Provvido Siliprandi, deputato di Bozzolo, il signor Gino Dolcini, presidente della Deputazione Provinciale di Mantova, l'ing. Luigi Cantoni, deputato provinciale, il cav. nob. Giovanni Longari-Ponzone, deputato provinciale di Cremona e l'avv. Clemente Volonterio, presidente del Consorzio Naviglio e Dugale di Sabbionetta e Commissario prefettizio.

Gli accordi sono a buon punto.

Il telefono tra Milano e Brescia. — Dietro iniziativa dell'avvocato Eugenio Cadeo, bresciano, stabilitosi in Milano, si sono intrapresi, in unione di parecchi industriali e commercianti, gli studi necessari per l'impianto di una linea telefonica tra Milano e Brescia, che avrebbe poi diramazioni nelle principali valli del Bresciano, dove esistono numerosi opifici condotti da industriali milanesi.

L'appalto delle miniere del ferro. — Il 19 febbraio avrà luogo in Roma l'incanto per l'appalto delle miniere del ferro elbane: pare che molti saranno i concorrenti fra Case commerciali, italiane ed estere. Ingegneri inviati evidentemente da queste Case si recano in questi giorni a visitare le miniere in parola, certo per procurare di formarsi un criterio sopra la loro produttività, di cui alcuni dubitano abbia breve la durata.

L'attuale appaltatore intendeva opporsi a tali ispezioni, ma i predetti ingegneri ricorsero al Ministero, il quale ordinò telegraficamente all'appaltatore di non opporsi ai desideri dei visitatori.

La nuova locomotiva Heilmann. — Fino dal novembre 1894 l'ing. Heilmann aveva costrutto una locomotiva elettrica rapidissima: il « Razzo », la quale fece ottima prova sulla ferrovia dell'Hâvre a Burgeville e, perfezionata nel 1895, diede risultati stupefacenti sulla linea Parigi-Nantes.

I rappresentanti della Compagnia ferroviaria dell'Ovest ed i tecnici tutti constatarono l'ottima prova fatta dalla locomotiva elettrica; soltanto l'inventore stesso trovò che l'opera sua doveva essere perfezionata e la distrusse.

Le membra di essa però, modificate e ricomposte, servirono a creare il nuovo tipo « Heilmann n. 2 », che venne sperimentato giorni sono sui binari di prova delle officine Cail e C. di Grenelle.

Le prove eseguite dinanzi a grande numero di ingegneri, di elettricisti e di industriali, riuscirono benissimo.

L'invenzione di Heilmann ha una grande importanza.

Il bisogno di comunicazioni rapidissime si manifesta sempre più nel quotidiano incremento di intensità della vita, e la locomotiva elettrica soddisfa appunto a questo bisogno.

Per essa saranno possibili velocità che non si potranno raggiungere colle nostre migliori macchine.

In esse la forza motrice è trasmessa dallo *stelo* dello stantuffo fino alle ruote per mezzo di pezzi che si muovono di moto alternativo all'innanzi ed all'indietro. Per ragioni meccaniche, che si possono intuire in seguito alla stanchezza che si prova nelle braccia quando le si spingono violentemente avanti ed indietro per qualche tempo, questo fatto costringe a sforzi grandissimi parecchi organi delle macchine, che riescono troppo voluminosi e pesanti per essere utilmente impiegabili. La locomotiva elettrica evita totalmente questo guaio.

Il suo modo di funzionare è presto descritto.

Una macchina a vapore mette in azione una dinamo, la quale, per mezzo di fili, invia la corrente elettrica a dei motori, che agiscono sugli assi delle ruote e li fanno girare con grandissima rapidità.

L'invenzione dell'Heilmann, così ingegnosa e così semplice in apparenza, è stata oggetto di studii accuratissimi da qualche anno a questa parte, da quando, cioè, ha fatto la sua comparsa il « Razzo » nel 1894, e soltanto ora pare che sia giunta ad una perfezione definitiva, almeno a quanto affermano pubblicamente gli Ingegneri Capi delle principali Società ferroviarie francesi che assistettero alle prove.

La locomotiva elettrica potrà raggiungere la velocità meravigliosa di 120 chilometri all'ora, quasi doppia di quella dei nostri treni diretti, trascinando seco un carico assai maggiore di quello che può essere trasportato dalle nostre migliori macchine.

La lunghezza totale di questa locomotiva, di aspetto veramente imponente, è di 18 metri e la sua forza di 1350 cavalli. Essa è costruita per rimorchiare, in ragione di 100 chilometri all'ora, un treno di 300 tonnellate, cioè di un peso doppio dei convogli ordinari.

Ponte-canale metallico. — È stato recentemente costruito pel canale di Briare in Francia, all'attraversamento della Loira, un ponte-canale metallico con travi continue di 15 campate, della luce ciascuna di 40 m. La parete verticale delle travi principali è piena, in lamiera di acciaio, rinforzata ed irrigidita da nervature longitudinali di sezione composta a ⊥; essa costituisce nella sua metà superiore la sponda del canale, il fondo del quale, sostenuto dalle travi trasversali, è in lamiera di 9 mm., disposta con una curvatura adatta per resistere opportunamente alla spinta dell'acqua.

L'altezza delle travi principali, fra le piattabande, è di m. 3.40, e la distanza fra gli assi delle medesime di m. 7.25, lasciando lo spazio libero di m. 6.20, per la navigazione, fra i lungheroni di legname che rivestono la parete del canale in corrispondenza del pelo d'acqua, il quale si trova a circa 0.60 sotto la piattabanda superiore delle travi principali. La profondità dell'acqua è di m. 2.70.

Due marciapiedi per alaggio sono sostenuti da mensole sporgenti dalla parte esterna delle travi principali, ed il loro piano (massicciata) è a 0.75 sopra il pelo d'acqua. La larghezza dei marciapiedi è di m. 2.50, e la distanza fra i due parapetti è di m. 11.50.

I battelli di 5 m. di larghezza e m. 1.80 di pescagione vengono ad occupare 58|100 della sezione bagnata, ciò che è un minimo necessario per assicurare la facilità di movimento, specialmente avuto riguardo alla lunghezza del canale.

Le travi principali sono fisse sopra una delle pile centrali: e la dilatazione delle loro estremità, prevista di cm. 13 per variazioni massime di 70° nella temperatura, è resa possibile senza fughe d'acqua, con una disposizione analoga a quella delle scatole a stoppa.

La struttura metallica è in acciaio dolce, che viene sollecitato ad uno sforzo massimo di 10 chilogrammi per millimetro quadrato. Il peso per metro corrente del ponte-canale è di Kg. 4,270 per l'ossatura metallica; Kg. 2,680 per il legname e la massicciata dei marciapiedi; Kg. 15,600 per l'acqua. Risulta quindi di Kg. 22,550 in totale.

Come si vede, l'acqua, che in questo caso rappresenta il sopraccarico costante (con o senza battelli che vi transitano), forma un peso assai rilevante, che sussiste permanentemente, tranne nel caso che si vuoti il canale per pulirlo.

I telefoni in Germania. — Il sistema telefonico tedesco negli ultimi anni è stato esteso in ogni direzione, tanto fra i differenti punti della Germania, entro le città, quanto con gli altri paesi, di modo che la lunghezza complessiva delle linee ed il numero delle conversazioni telefoniche sono adesso quattro volte tanto quanto erano cinque anni or sono.

Nel 1891 la più lunga linea in esercizio era la Berlino-Breslavia (circa 354 km.), oggi si conversa perfettamente a una distanza due o tre volte superiore, ad esempio, Berlino-Memel (circa 1014 km.), Berlino-Mühlhousen (circa 933 km.), Berlino-Copenaghen (circa 805 km.), Berlino-Vienna (circa 676 km.). Un gran numero di linee più lunghe ed importanti sono in costruzione od in progetto, come quelle di Berlino-Amsterdam, la nuova linea Berlino-Vienna con stazioni a Dresda e a Praga, Berlino-Bruxelles, Berlino-Budapest, Berlino-Pietroburgo. È naturale che questo sistema telefonico quasi universale sia di immenso profitto all'industria ed al commercio della capitale, tanto

più che le spese sono generalmente moderate; il costo di una conversazione di tre minuti sulla più lunga distanza non essendo superiore a 3 mr. Le linee a lunga distanza sono tutte doppie, i fili variano da 2, 3, 4 o 5 mm. secondo la lunghezza della linea.

Utilizzazione delle cascate del Niagara. — Abbiamo accennato più volte all'utilizzazione delle cascate del Niagara. Diamo ora in proposito alcuni interessantissimi dati.

Il numero più grande di uomini impiegati nelle costruzioni fu di circa 2500.

Il tunnel costruito, lungo 7000 piedi, è rivestito da quattro file dei migliori e più duri mattoni, i quali costituiscono una solida parete di 18 pollici di spessore. È costruito a forma di ferro di cavallo. Ha 21 piedi d'altezza e 18 piedi e 19 pollici di larghezza.

La velocità dell'acqua è di piedi 26 1|2 per secondo.

La costruzione del tunnel occupò tre anni, e più di 300,000 tonnellate di roccie furono rimosse.

Nel suo rivestimento furono usati 16,000,000 di mattoni; 19,000,000 di piedi di legno; 60,000 metri cubi di pietra; 67,000 barili di cemento e 26,000 metri cubi di sabbia.

La porta del tunnel è nella parte più bassa del fiume e la sua pendenza scende a 11 piedi sotto la regolare altezza delle acque.

Questa parte del tunnel è rivestita con lastre d'acciaio.

Nè in Europa, nè in America si può trovare un'altra forza generativa potente come quella del Niagara.

Ciascun generatore ha la forza di 500 cavalli e compie 250 rivoluzioni al minuto. Il banco di ciascun generatore pesa da solo circa 70,000 libbre e misura quasi 12 piedi di diametro.

Gli anelli dei generatori vennero gettati in un pezzo solo, a Bethlehem, Pa., da una verga di nichel ed acciaio lunga 197 pollici, del diametro di 54 e del peso di 120,000 libbre.

Questi anelli dovrebbero raggiungere la velocità di sei miglia al minuto prima che si possano rompere o screpolare.

Il fabbricato è costrutto con pietra; la sua struttura è magnifica, alta, imponente.

Gl'isolatori usati nella trasmissione della forza sono di porcellana. Prima di essere messi in opera, essi vengono provati sotto la corrente di 40,000 volts. Molti si rompono sotto questa prova, ma i più resistono.

Il filo, che venne messo lungo la linea di Buffalo, resistette alla tensione di 40,000 volts prima di essere messo in opera.

I pali che sostengono i fili conduttori della linea Niagara-Buffalo furono comperati nel Canadà, e sono ammirabili per la loro qualità e forma.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori d'ampliamento della stazione di Cuneo. Importo L. 67,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino all'11 febbraio, ore 10.30.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Gallo — Caserta (15 febbraio, ore 11, 1ª asta). — Appalto della costruzione del terzo tronco della strada obbligatoria Letino-Gallo-Fontegreca. Importo L. 109,744.30. Fatali a stabilirsi.

Municipio di Torino (18 febbraio, ore 14, definitivo). — Appalto per l'ordinaria manutenzione e sistemazione delle vie e piazze e parte selciata dei corsi e dei sobborghi della città (lotto 2°, detto di Ponente). Importo complessivo L. 110,331. Cauzione provv. L. 4500.

Deputazione Provinciale di Catania (24 febbraio, ore 13, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto per la costruzione di un ponte a travata metallica sul fiume Gurnalunga, lungo la strada provinciale da Raddusa al Fondaco delle Canne. Importo L. 43,083. Cauzione L. 4300. Fatali 11 marzo p. v.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (4 marzo, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per il completamento del 1° tronco della strada provinciale n. 15, compreso tra la nazionale Ravindola e quella degli Abruzzi (m. 13,971.68). Importo L. 153,508.35. Cauzione provvisoria L. 6000. **Fatali a destinarsi.**

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Genn. 30	Febbr. 6
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	505	507.50
» » Meridionali	»	668	667.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	377	377
» » » (2ª »)	»	357	357
» » Secondarie Sarde	»	280	282
» » Sicule	»	590	590
Buoni Ferrovie Meridionali	»	540.50	541
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	290.25	290
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	316	316
» » Gottardo 4 °/₀	»	101.60	101.60
» » Mediterranee 4 0[0	»	501	503
» » Meridionali	»	306	306
» » Meridionali Austriache	»	394.50	395
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	307	307.50
» » » 2ª emiss.	»	283	283.25
» » Pontebba	»	459	459
» » Sarde, serie *A*	»	298	298
» » » serie *B*	»	292	292
» » » 1879	»	298	298
» » Savona	»	320	320
» » Secondarie Sarde	»	430	430
» » Sicule 4 0[0 oro	»	470	470
» » Tirreno	»	460	460
» » Vittorio Emanuele	»	320	320.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Elenco delle Azioni di preferenza ed ordinarie estratte in Roma, rimborsabili in L. 300 caduna dal 2 gennaio 1897.

Azioni di preferenza — Titoli unitari.

Numero delle Cartelle: dal 2851 al 2855. — Numero delle Azioni: dal 7296 al 7300.

Titoli da 5 Azioni.

Numero delle Cartelle	N° delle Azioni dal	al	Numero delle Cartelle	N° delle Azioni dal	al
7830	9146	150	8149	10741	745
8399	11991	995	8588	12936	940
9230	16146	150	10466	22326	330
11281	26406	410	11841	29201	205
12023	30111	115	13322	36606	610
13868	39336	340	14233	41161	165
15245	46221	225	15622	48106	110
16171	50851	855	16719	53591	595

Azioni ordinarie — Titoli da 5 Azioni.

Numero delle Cartelle	N° delle Azioni dal	al	Numero delle Cartelle	N° delle Azioni dal	al
378	1886	890	667	3331	335
1681	8401	405	1689	8441	445
2669	13341	345	3166	15826	830
3384	16916	920	5505	27521	525
5874	29366	370	6505	32521	525
7112	35556	560	7377	36881	885

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 31 Gennaio 1897.* — *21ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1298	— 197
Media	4445	4407	+ 38	1264	1232	+ 32
Viaggiatori	1,061,770 14	1,048,330 39	+ 13,439 75	67,639 44	66,006 35	+ 1,633 09
Bagagli e cani	59,236 77	58,694 28	+ 542 49	2,834 74	1,920 33	+ 914 41
Merci a G.V. e P.V. acc.	309,643 96	325,545 43	— 15,901 47	16,364 12	16,031 78	+ 332 34
Merci a P. V.	1,575,687 31	1,665,948 06	— 90,260 75	62,669 34	61,885 01	+ 784 33
TOTALE	3,006,338 18	3,098,518 16	— 92,179 98	149,507 64	145,843 47	+ 3,664 17
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 31 Gennaio 1897.*						
Viaggiatori	28,333,838 10	28,489,870 84	— 156,032 74	1,831,852 96	1,812,967 72	+ 18,885 24
Bagagli e cani	1,394,546 53	1,336,299 83	+ 58,246 70	56,435 81	52,324 34	+ 4,111 47
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,339,209 19	7,100,816 48	+ 238,392 71	327,031 91	325,357 94	+ 1,673 97
Merci a P. V.	36,498,201 06	35,524,179 55	+ 974,021 51	1,547,616 92	1,459,129 98	+ 88,486 94
TOTALE	73,565,794 88	72,451,166 70	+1,114,628 18	3,762,937 60	3,649,779 98	+ 113,157 62
Prodotto per chilometro.						
della decade	652 42	703 09	— 50 67	135 79	112 36	+ 23 43
riassuntivo	16,550 24	16,440 02	+ 110 22	2,977 01	2,962 48	+ 14 53

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 2ª Decade — dall'11 al 20 Gennaio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	739,499.48	33,593.30	283,900.80	1,181,708.81	12,704.55	2,251,406.64	4,247.00
1896	709,601.87	33,201.62	268,601.35	1,014,312.81	14,830.24	2,040,547.89	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 29,897.61	+ 391.88	+ 15,299.45	+ 167,395.50	— 2,125.69	+ 210,858.75	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	1,512,971.42	71,749.81	561,444.21	2,214,205.32	26,836.20	4,387,206.96	4,247.00
1896	1,498,904.48	65,885.45	516,947.51	2,023,804.52	29,826.49	4,135,368.45	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 14,066.94	+ 5,864.36	+ 44,496.70	+ 190,400.80	— 2,990.29	+ 251,829.51	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	54,607.10	959.81	17,581.95	103,155.60	1,795.45	178,099.91	1,359.88
1896	51,301.25	990.81	15,910.80	89,401.75	1,944.12	159,548.73	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 3,305.85	— 31.00	+ 1,671.15	+ 13,753.85	— 148.67	+ 18,551.18	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	109,855.21	2,049.99	33,908.03	197,018.97	3,814.15	346,646.35	1,359.88
1896	106,212.05	1,906.48	30,973.70	177,511.99	3,854.77	320,458.94	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 3,643.16	+ 143.56	+ 2,934.33	+ 19,506.98	— 40.62	+ 26,187.41	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
433.31	392.39	+ 40.92	844.29	794.71	+ 49.58

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI DICEMBRE 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	9,998.85	26,309.50	21,176.25	25,794.60	2,689.10	196.40	724.05	11,528.10	—
Piccola Velocità.	320.30	11,495.25	13,064.95	26,071.08	441.90	7.55	86.50	4,384.10	2,403.25
TOTALI	10,319.15	37,804.75	34,241.20	51,865.68	3,131.00	203.95	810.55	15,912.20	2,403.25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

19ª Decade — Dal 1º al 10 Gennaio 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	64,519.00	1,196.00	7,726.00	95,657.00	468.00	169,566.00	616.00	275.00
1896	68,593.00	1,323.00	7,877.00	103,420.00	5,303.00	186,516.00	616.00	303.00
Differenze nel 1897	— 4,074.00	— 127.00	— 151.00	— 7,763.00	— 4,835.00	— 16,950.00	»	— 28.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 GENNAIO 1897.								
1896-97	1,712,560.00	34,586.00	192,127.00	2,376,720.00	21,589.00	4,337,582.00	616.00	7,042.00
1895-96	1,784,257.00	37,206.00	206,332.00	2,282,321.00	29,027.00	4,339,143.00	616.00	7,014.00
Differenze nel 1897	— 71,697.00	— 2,620.00	— 14,205.00	+ 94,399.00	— 7,438.00	— 1,561.00	»	— 2.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	25,855.00	396.00	1,898.00	23,785.00	140.00	52,074.00	484.00	108.00
1896	26,769.00	570.00	2,300.00	26,430.00	322.00	56,391.00	484.00	117.00
Differenze nel 1897	— 914.00	— 174.00	— 402.00	— 2,645.00	— 182.00	— 4,317.00	»	— 9.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 GENNAIO 1897.								
1896-97	661,586.00	11,169.00	52,640.00	452,468.00	4,094.00	1,181,952.00	484.00	2,442.00
1895-96	669,407.00	10,003.00	49,758.00	406,030.00	4,804.00	1,140,002.00	484.00	2,355.00
Differenze nel 1897	— 7,821.00	+ 1,166.00	+ 2,882.00	+ 46,433.00	— 710.00	+ 41,950.00	»	+ 87.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	2,871.00	101.00	354.00	829.00	»	3,655.00	23.00	159.00
1896	3,222.00	74.00	327.00	555.00	»	3,178.00	23.00	138.00
Differenze nel 1897	+ 149.00	+ 27.00	+ 27.00	+ 274.00	»	+ 477.00	»	+ 21.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 GENNAIO 1897.								
1896-97	59,666.00	2,147.00	4,705.00	12,620.00	28.00	79,166.00	23.00	3,442.00
1895-96	58,939.00	2,186.00	4,450.00	9,056.00	28.00	74,659.00	23.00	3,246.00
Differenze nel 1897	+ 727.00	— 39.00	+ 255.00	+ 3,564.00	»	+ 4,507.00	»	+ 196.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	-	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 80	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	(Via Folkestone)	(*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres — Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres — Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry. . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 48 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 38 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria. . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.). —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry. . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres — Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres — Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prend viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE
Qualità speciale
PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI
UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — **TORINO**

Petite Encyclopédie
ÉLECTRO-MÉCANIQUE
Publiée sous la direction
DE
HENRY DE GRAFFIGNY
Ingénieur Civil

Sommaire des Ouvrages Parus:

N. 1. Manuel élémentaire d'Électricité industrielle.
» 2. Conducteurs de Dynamos et Moteurs électriques.
» 3. Les Piles et les Accumulateurs.
» 4. Les Canalisations électriques.
» 5. Chauffeur - Conducteur des Machines.
» 6. Conducteur de Moteurs à gaz et à petrole.
» 7. Guide pratique d'Éclairage électrique.
» 8. Le Monteur - Appareilleur - Électricien.
» 9. Transport électrique des Forces.
» 10. Réseaux téléphoniques et sonnettes.
» 11. Manuel de l'Électro-chimiste.
» 12. L'Électricité pour tous.

Prix de chaque volume . . . L. 1.80
La collection des 12 volumes . » 18.60

Demoulin Maurice, Ing. — *Locomotive et Matériel Roulant.* — Un volume in-16°, avec 215 fig. et 11 pl., 1896, relié en peau, Lire **14.50**.

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria*, coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere*.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 13 Febbraio 1897 NUM. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

GALILEO FERRARIS

L'immatura morte dell'illustre prof. **Galileo Ferraris** ha commosso tutto il mondo scientifico, di cui era vanto ed onore.

I giornali di tutta Italia e dell'estero hanno pubblicato biografie del grande elettricista, rilevandone le doti dell'intelletto e del cuore, le virtù del cittadino ed i meriti dello scienziato. Noi non potremmo meglio commemorarlo che riproducendo dall'autorevolissima rivista londinese degli elettricisti di tutto il mondo, *The Electrician* (1896), che assegna il posto d'onore a Galileo Ferraris in mezzo ad Edison, Siemens, Tesla, Thomson Sylvanus, William Tomson, Helmholtz, Mascart, ecc.

La fama di Galileo Ferraris ha varcato i confini della Patria, e la sua morte fu rimpianta in tutto il mondo civile.

Non ricorderemo ai lettori le manifestazioni di dolore ed i telegrammi di condoglianza pervenuti alla famiglia da tutta Italia, dal Re, dai Ministri, dai tecnici più illustri e dai Corpi scientifici; notiamo soltanto a titolo di onore le adesioni pervenute dall'estero, da Ginevra, ove il compianto Ferraris presiedette recentemente la Sezione italiana al Congresso degli elettricisti, ed in pari tempo rileviamo il fatto eccezionalissimo che una seria rivista inglese tributa ad un illustre italiano gli onori riservati ai grandissimi del mondo intero.

Nella dolorosissima perdita di uno scienziato di valore così singolare ciò è di conforto ai suoi concittadini, agli italiani tutti, i quali possono con orgoglio affermare che, finchè fra i loro figli sorgeranno intelletti e caratteri come quelli del rimpianto Ferraris, l'Italia non sarà mai la terra dei morti.

Ecco quanto scrive detta rivista:

Galileo Ferraris (nato in Livorno Vercellese il 3 ottobre 1847) fu laureato Ingegnere civile alla Scuola d'applicazione di Torino nel 1869. Pubblicò in quella circostanza una pregevole Memoria *Sulla trasmissione telodinamica di Hirn*, che fu il primo e rimase il più importante studio su questo argomento in Italia. Lasciata la Scuola fu nominato assistente del prof. G. Codazza, allora insegnante di fisica tecnica al R. Museo Industriale di Torino; e da quel tempo egli si dedicò allo studio ed all'insegnamento della fisica tecnologica.

Nel 1872 conquistò fra numerosi e valorosi concorrenti il titolo di Dottore aggregato nella facoltà di fisica-matematica all'Università di Torino, essendo allo stesso tempo eletto membro nel Corpo accademico dell'Università. Lesse allora una Memoria sulla *Teoria matematica della propagazione dell'elettricità nei corpi omogenei*, lavoro di moltissimo valore, che richiamò su Galileo Ferraris l'attenzione dei dotti.

Nel 1877 assunse il carico del corso di fisica tecnica nel R. Museo Industriale di Torino, e nel 1879, con Decreto regio, fu nominato professore titolare in tale Istituto. In quell'epoca si dedicò principalmente all'ottica geometrica ed allo sviluppo pratico e scientifico delle applicazioni dell'elettricità e del calore.

Sull'elettricità pubblicò parecchie note, le più importanti delle quali trattano della teoria del telefono. Fra esse deve essere notata quella *Sull'intensità delle correnti e delle extra-correnti nel telefono*, la quale contiene i risultati di una tra le prime misure sull'intensità necessaria per produrre un suono sensibile nel telefono (vedi *Atti dell'Accademia delle Scienze di Torino*, 1878 e G. Wiedemann's, *Die Lehre von der Elektricität*, Braunschweig, 1885, vol. IV, pag. 286).

La scienza della tecnologia e del calore occupò la parte principale del suo corso regolare di fisica tecnica agli ingegneri; pregevole pubblicazione su questo argomento fu una Memoria dal titolo: *Circa un metodo di misura dell'acqua trasportata meccanicamente col vapore.*

Nel 1881 l'Esposizione internazionale d'elettricità a Parigi e il 1° Congresso d'elettricità ivi tenuto attrassero l'at-

tenzione del professore Ferraris, come di molti altri fisici, verso l'elettrotecnica, e lo indussero a dedicarsi principalmente a questo ramo di fisica applicata, la cui importanza andava crescendo di giorno in giorno. Il Governo italiano lo mandò Delegato ufficiale a quel Congresso e alla Conferenza internazionale sulle Unità elettriche, tenuta nel 1882. Nel 1883 fu eletto Commissario italiano all'Esposizione d'elettricità a Vienna. Nell'anno seguente egli fu il principale promotore ed il Presidente della Sezione internazionale d'elettricità nell'Esposizione Generale italiana tenuta a Torino. In quell'occasione il prof. Ferraris compiè le sue ricerche teoriche esperimentali sui trasformatori Gaulard e Gibbs. Come è noto, queste ricerche furono tra le prime e le più estese relative allo studio dei trasformatori e furono quelle che per le prime lasciarono intravedere la possibilità del trasporto economico dell'energia elettrica a distanza.

Il prof. Ferraris, seguendo questa linea di studi, eseguì nel 1885 parecchie misure sui trasformatori Zipernowsky, Dery, Blathi, a circuito magnetico chiuso e cominciò a dedicarsi più specialmente allo studio della teoria e dell'applicazione delle correnti alternative. Nell'agosto e nel settembre del 1885 eseguì le sue classiche esperienze sulle rotazioni elettro-dinamiche prodotte colle correnti alternative; e dimostrò che è possibile ottenere un campo magnetico rotante per mezzo di due correnti alternative del medesimo periodo, ma differenti di fase; riescì cioè a dimostrare come possa prodursi un moto rotatorio uniforme valendosi di due correnti alternative; e costruì quindi un motore a correnti alternative, il quale è asincrono e non ha bisogno di commutatore nè di collettore.

Questi risultati furono presentati in una nota alla Regia Accademia delle Scienze di Torino il 18 marzo 1888 (*Atti della R. Accademia delle Scienze di Torino*, vol. XXIII) e divennero largamente noti per lo sviluppo che ebbe questa classe di apparecchi.

Fu questa la grande scoperta che risolse il problema della trasmissione e che dette a Ferraris fama mondiale.

Compiè egli quindi nel 1886 una lunga ricerca teorica e sperimentale sui trasformatori a correnti alternative e ne pubblicò i risultati nel 1887, nella Memoria *Sulle differenze di fase delle correnti, sul ritardo dell'induzione e sulla dissipazione di energia nei trasformatori*, nella quale si dimostrò per la prima volta la relazione che passa fra la differenza di fase della corrente primaria e della secondaria in un trasformatore e la perdita d'energia dovuta all'isteresi ed alle correnti di Foucault. L'autore trasse da questa relazione un nuovo metodo, di cui si valse in questa stessa serie di esperienze per la misura dell'energia nel circuito primario per mezzo di tre elettro-dinamometri.

Ulteriori contributi alla teoria dei motori a corrente alternativa portò egli con parecchi scritti, fra i quali uno dei più meritamente apprezzati è il suo *Metodo per il trattamento di vettori, rotanti o alternativi con applicazione ai motori con corrente alternativa* (1893).

Nel 1886-87 il prof. Ferraris organizzò in Torino la Scuola elettro-tecnica per gli Ingegneri, che fu la prima di tal genere aperta in Italia e che non tardò, fra tutte le altre che sorsero quasi contemporaneamente, a diventare la più importante in Italia, per diventare poi, per consenso universale, la prima in Europa.

Nel 1893 il prof. Ferraris fu delegato italiano al Congresso degli elettricisti a Chicago.

Il prof. Ferraris era membro della R. Accademia delle Scienze a Torino, della R. Accademia d'Agricoltura, membro nazionale della R. Accademia dei Lincei in Roma e della Società Italiana delle Scienze, membro della Società dei XL, membro corrispondente del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, membro del Comitato internazionale di pesi e misure in Parigi, ecc., ecc.

F. F.

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione - Esercizio 1895-96

(*Cont.*, *Vedi N. 6*).

Si è pensato a portare inoltre un beneficio ai trasporti di olii di oliva, ammettendo il carico misto per le spedizioni a carro completo dell'olio in pelli con quello in botti.

Nè abbiamo trascurato di dare le opportune disposizioni in ordine all'assunzione, da parte della nostra Società, del nuovo servizio dei trasporti militari ed all'applicazione della nuova legge delle tasse di assicurazione, testè andata in vigore, la quale ci obbliga a formalità tali per l'assicurazione marittima della traversata dello Stretto da indurci a chiedere al Governo l'annullamento dell'art. 19 dell'apposito contratto.

Finalmente, anche dei servizi cumulativi ci siamo occupati e più specialmente della nuova convenzione per il servizio colle poste austriache, della convenzione per l'unione italo-germanica e dell'attuazione di alcuni supplementi alle tariffe dirette italo-svizzere ed italo-germaniche, nonchè di una speciale pubblicazione comprendente, allo scopo di facilitare il cómpito al personale interessato, tutte le principali disposizioni riguardanti il servizio cumulativo internazionale, in base alla convenzione di Berna.

§ 4. — Spese.

Le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio 1895-96 (escluso il servizio dello Stretto di Messina) ascesero a . . . . L. 9,197,244.18
mentre quelle dell'esercizio antecedente ammontarono a . . . . » 8,581,054.46

La spesa per chilometro di linea esercita, come risulta dal prospetto allegato n. 3, ammontò a . . . . » 8,361.13
mentre quella dell'esercizio passato ascese a » 8,195 85
La spesa per convoglio-chilom. risultò di » 2.82
mentre quella dell'esercizio antecedente risultò di . . . . » 2.68

Noi quindi, di fronte ad un maggior prodotto di lire 433,736.20 conseguito sull'intera Rete, abbiamo ottenuto i seguenti risultati di spesa:

a) Una maggiore spesa totale di . L. 616,189.72
b) Una maggiore spesa chilometrica di » 165.28
c) Una maggiore spesa per ogni convoglio-chilometro di . . . . » 0.14

Affinchè possiate conoscere a quale categoria di spesa è dovuto l'aumento più sopra accennato, vi rassegniamo il seguente prospetto:

CATEGORIA	Spese d'esercizio		Differenza	
	1895-96 Media km. eserc. 1100	1894-95 Media km. eserc. 1047	in più	in meno
Spese generali della Società . .	1,330,632.13	1,152,317.91	178,314.22	»
Servizio della manutenzione . .	2,535,556.47	2,155,509.23	380.047.24	»
Id. del materiale e trazione	3,144,149.95	3,091,169.07	52,980.88	»
Id. del movimento e traffico	2,186,905.63	2,182,058.25	4,847.38	»
	9,197.224.18	8,581,054.46	616,189.72	»
Spese per l'esercizio dello Stretto di Messina	194,160.52	106,309.28	87,851.24	»
In complesso . . .	0,391,404.70	8,687,363.74	704,040.96	»

Per darvi ragione delle cause che produssero le differenze in più ed in meno nelle varie categorie sopraccennate, vi sottomettiamo le seguenti considerazioni:

a) Le spese generali (che comprendono anche quelle dei magazzini) sono in aumento, perchè si sono portate a debito di questo esercizio alcune spese che erano in altri conti nei precedenti esercizi;

b) La maggior spesa di L. 380,047.24 avutasi nel servizio di manutenzione è giustificata non solo dai km. 53 di linee esercitati in più, ma ben anco dai lavori di completamento e sistemazione della massicciata, quali lavori furono largamente sviluppati ed ultimati nell'esercizio di cui discorriamo.

Anche per le riparazioni delle opere d'arte e fabbricati si fece una maggiore spesa per migliorarne la condizione;

c) Nel servizio del materiale e trazione si ebbe una maggiore spesa di L. 52,980.88, dovuta principalmente alle riparazioni e al deprezzamento del nostro materiale rotabile;

d) Nel servizio del movimento e traffico si ebbe uua maggior spesa di L. 4847.38, dovuta alla maggiore estensione di linee e al maggior numero di chilometri convoglio. A causa della maggiore estensione della Rete, le spese di personale aumentarono di circa 70,000 lire, ma questa maggiore spesa fu largamente compensata da riduzioni ottenutesi nelle ore di manovra e nell'impiego di materie di consumo.

Nell'antecedente esercizio il costo chilometrico di detto servizio fu di L. 2084.10, mentre in questo si ridusse a L. 1988.09. Il costo del chilometro-convoglio utile da L. 0.68 scese a L. 0.67.

§ 5. — CONTABILITÀ DEI FONDI DI RISERVA PER LA CONSERVAZIONE DELLE STRADE, DEL MATERIALE E DELLA CASSA PER GLI AUMENTI PATRIMONIALI.

I fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, istituiti con l'articolo 16 del contratto d'esercizio al 30 giugno 1896, risultano creditori delle seguenti somme:

a) Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore . . . . L. 406,784.25

b) Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento . . » 918,808.14

c) Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso » 919,673.08

d) Cassa per gli aumenti patrimoniali » 864,976.44

L. 3,110,241.91

Si avverte sempre che i suddetti saldi creditori sono quelli che risultano dalla contabilità sociale, mentre nei rapporti con l'Ispettorato governativo vale la contabilità speciale che è tenuta sulla base dei documenti esaminati e vistati dall'Ufficio di riscontro. Nella somma di L. 864,976.44 a credito della Cassa per gli aumenti patrimoniali, sono comprese L. 533,333.33, versate dal Tesoro, in adempimento alla legge del 22 luglio 1894.

III. — Servizio dello Stretto di Messina.

Con l'apertura all'esercizio dell'intera linea Reggio Calabria-Battipaglia si è attivato anche il servizio attraverso lo Stretto di Messina per la via di Villa San Giovanni, destinandovi un apposito piroscafo acquistato dalla nostra Società per conto dello Stato.

Stabiliti impianti provvisori a Villa San Giovanni Marina ed attivata un'apposita stazione a Messina succursale pel servizio di viaggiatori e bagagli, puossi dire che il servizio di navigazione attraverso lo Stretto è proceduto con maggior sollecitudine, ed ora non mancano che gli impianti definitivi a Villa San Giovanni, per effettuare un regolare servizio di viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità e gli impianti a Messina-porto ed a Reggio Calabria-porto, per l'approdo dei piroscafi tipo *Ferry-Boat* ed il conseguente passaggio dei carri completi.

Migliorato, come si è detto, il servizio di navigazione attraverso lo Stretto, il traffico ha cominciato a provarne i benefici effetti, essendosi avuto un considerevole aumento di prodotto rispetto al precedente esercizio 1894-95.

I prodotti lordi depurati delle sole tasse erariali, ascesero in complesso a L. 147,593.76, con un aumento di L. 75,467 38 rispetto al decorso esercizio.

Per conoscere in quali categorie di trasporti si è verificato l'aumento anzidetto vi presentiamo il seguente prospetto:

Prodotti ello Stretto di Messina depurati di tasse erariali.

Categoria dei trasporti	Anno 1895-96			Anno 1894-95		
	Prodotto totale	per corsa	per cento	Prodotto totale	per corsa	per cento
Viaggiatori.	113,679.38	27.87	77.03	53,509.56	36.65	79.19
Bagagli e cani	5,250 11	1.28	3.55	2,621.99	1.79	3.64
Merci a grande velocità .	8,449.77	2.07	5.72	5,712.15	3.91	7.92
Merci a piccola velocità .	279.91	0.06	0.19	79.72	0.05	0.11
Merci a picc. veloc. ordin.	19,879.27	4.87	13.47	10,165.09	6.96	14.09
Prodotti indiretti . . .	55.32	0.01	0.04	37.87	0 03	0.05
Totale . .	147,593.76	36.16	100.00	72,126.38	49.89	100.00

I prodotti e spese dello Stretto di Messina stanno in rapporto alle corse dei piroscafi nel modo seguente: prodotti complessivi L. 147,593.75; per corsa 36.19. — Spese complessive L. 194,160.52; per corsa 47.61.

Dall'esame del primo dei suddetti prospetti si rileva chiaramente che i prodotti dello stretto per la via di Reggio Calabria, furono in aumento considerevole in tutte le categorie dei trasporti e specialmente in quella dei viaggiatori.

Nessun confronto puossi fare pei prodotti ottenutisi dai trasporti che seguirono la via Villa San Giovanni, essendo questo il primo anno di esercizio.

Per avere infine un'idea completa di tutto il traffico che si è svolto attraverso lo stretto di Messina durante l'esercizio 1895 96, basta dare uno sguardo ai prospetti n. 11 e 11 *bis* comprendenti le quantità, le percorrenze ed i prodotti di ogni categoria di trasporto per le due vie.

IV. — Contenzioso.

Dal 1° luglio 1895 a tutto il 30 giugno corrente anno si ebbero 47 cause, comprese 10 rimaste pendenti nello scorso anno.

Di esse cause ne furono esitate in materia civile e commerciale in modo definitivo 23 e cioè:

12 con sentenza favorevole;
3 con sentenza contraria;
5 con bonario componimento o per transazione;
3 per abbandono delle parti avverse.

Altre 12 cause furono esitate con sentenze istruttorie, sicchè ne restano pendenti 12.

Finalmente, nel periodo di tempo sopra indicato, si ebbero 320 cause per contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate e 76 giudizi in seguito a pignoramenti e sequestri rilasciati in danno di appaltatori di opere o provviste ferroviarie o in danno di impiegati.

(*Continua*).

LE FERROVIE UNGHERESI

I primi tentativi per creare una rete ferroviaria rimontano, in Ungheria, ad una data assai remota.

Il 20 agosto 1820 il Palatino del paese inaugurò, alla presenza di una folla imponente, la strada ferrata a trazione animale stabilita dalla Dogana di Kerepes a Köbánya. Questa linea, lunga 1 miglio geografico, doveva facilitare il trasporto di pietre e di mattoni per la capitale.

L'esempio non ebbe imitatori. Questa linea stessa fruttava così poco che la si abbandonò dal 1° marzo 1828: utilizzandone i materiali per la costruzione del Ponte sospeso.

Il Parlamento, dal 1832 al 1836, fu il primo ad occuparsi di ferrovie; esso votò la prima legge relativa a questo soggetto, la legge XXV del 1836, sanzionata il 2 maggio 1836, che accordò importanti privilegi ai particolari e società che intraprendessero la costruzione di una delle 13 linee di battelli e ferrovie designate nella legge.

Si costruì infatti la linea da Presbourg a Negy-Szombat, che fu aperta alla circolazione nel 1840 fino a Szent-György, nel 1841 fino a Bazin, nel 1845 fino a Cziffer, ed il 1° novembre 1846 fino a Nagy-Szombat.

In virtù della detta legge, Maurizio Ullmann de Szitány fondò l'impresa della « Ferrovia Centrale Ungherese » che doveva riunire Vienna, per Marchegg e Presbourg, con Pest e Debreczen. La sezione Pest-Vacz fu inaugurata nel 1846, e il 15 luglio di questo anno si vide circolare in Ungheria la prima locomotiva. Il 1° settembre 1847 fu la volta della sezione Pest-Szolnok e, il 20 agosto 1848, quella della sezione Marchegg-Presbourg. In pari tempo la Compagnia della ferrovia Vienna-Gloggnitz aveva aperto, il 20 agosto 1847, il tronco da Sopron a Katzelsdorf.

A quest'epoca (1847) la rete era di 185 chilometri.

Era ben poco, e l'opinione pubblica comprese che lo Stato era il solo nel caso di creare una rete conveniente.

Su proposta del conte Széchenyi, ministro dei Lavori Pubblici del primo Governo Parlamentare di Ungheria, il Parlamento votò la legge XX del 1848, per la creazione di sei linee principali, doventi partire dal centro del paese. Gli avvenimenti del 1848 impedirono l'esecuzione di questa legge.

Durante l'epoca dal 1850 al 1867 la gestione della rete Ungherese fu riunita all'Amministrazione centrale dell'Impero d'Austria, che per ragioni economiche, politiche e strategiche, adottò il sistema delle ferrovie di Stato. Il 7 marzo 1850 si riscattò la ferrovia centrale Ungherese e, in seguito, la linea Sopron-Katzelsdorf.

Il Governo aprì all'esercizio nel 1850 la sezione Vácz-Presbourg, nel 1853 e 1854 la linea Czegléd-Félegyháza-Szeged; ma la situazione finanziaria lo forzò ad abbandonare il regime delle linee di Stato. Le linee della Ferrovia Centrale furono cedute nel 1855 alla « Società Privilegiata delle Ferrovie di Stato » (la « Staatbahn »), che acquistò in pari tempo la linea Vienna-Györ. Alla stessa epoca si creò la linea da Mohács a Pécs e si inaugurò il sistema della garanzia d'interesse.

Durante l'epoca dal 1849 al 1855, si costruirono 374 chilometri, cioè 53 chilometri in media per anno.

Nel 1856, si fondò la Compagnia ferroviaria di Tisza e nel 1858 quella delle Ferrovie del Sud.

Dal 1856 al 1861 le dette imprese costruirono: la « Staatsbahn », la linea Györ a Ujszöny e quella da Szeged a Báziás colla diramazione di Oravicza; la Compagnia del Sud, la linea da Buda a Pragerhof, colla diramazione di Ujszöny; la Compagnia delle linee di Szolnok a Kassa, a Nagyvaárad ed a Arad.

Ciò forma 1277 chilometri, cioè 213 chilometri in media per anno per l'epoca dal 1856 al 1861.

Nel 1863 si fondò la rete del Nord dell'Ungheria, chiamata la Ferrovia Imperiale Reale privata Pest-Losonez-Beszterczebánya, i cui affari andavano così male che il fallimento non potè essere impedito che coll'aiuto di forti sussidi dallo Stato. Il Governo centrale accordò ancora tre concessioni, cioè: il 10 agosto 1865 per la prima ferrovia di Transilvania, il 26 giugno 1866 per la linea Kassa-Oderbey, il 2 maggio 1867 per la linea Pecs-Barcs. Ma la costruzione non fu eseguita che nell'êra costituzionale.

Il ristabilimento della Costituzione determina una nuova êra nella storia delle Ferrovie Ungheresi. In virtù della Legge XIII della sessione 1865 e 1867, il Governo Ungherese contratta un prestito di 60 milioni di fiorini per le spese ferroviarie.

Dal 1867 al 1875 si aprirono all'esercizio un totale di 4042 chilometri di nuove linee, ciò che forma 505 chilometri per anno in media.

L'epoca dal 1876 al 1880 segna una fermata causata dalla crisi finanziaria sopravvenuta nel 1873, in seguito alla quale non si costruì un solo chilometro di ferrovia fino dopo il 1875.

Quest'epoca è quella in cui lo Stato acquistò delle linee private: nel 1876 l'Est Ungherese, nel 1878 la rete Danubio-Drave, nel 1879 la Valle della Vág, nel 1880 la linea Zágráb-Károlyváros e la rete della Tisza.

Lo Stato fece costruire la linea di giunzione di Budapest, la sezione da Dálja a Brod sı Sare con diramazione a Samac, e la linea da Brassò a Tömös. Le Compagnie fecero costruire la linea da Orló alla frontiera, da Mezötur a Szarvas e altre ancora. In totale, dal 1876 al 1880, chilometri 677, cioè 145 chilometri in media per anno.

Non è che nel 1881 che i lavori riprendono movimento e che si cominciano le linee imposte da interessi nazionali o regionali. Dal 1881 al 1885 si costruiscono 1691 chilometri, ciò che forma una media di 392 chilometri all'anno. Dal 1886 al 1890 lo Stato acquista parecchie importanti linee private, ma l'attività costruttiva si porta sopratutto nelle linee di interesse locale.

Dal 1891 al 1895 si costruiscono 2699 chilometri, ossia 540 chilometri all'anno in media. Così fino alla fine del 1895 le linee aperte al traffico in Ungheria formano un totale di 13,947 chilometri, di cui: 7510 appartenenti allo Stato; 3886 esercitati dallo Stato; 1304 di linee di interesse pubblico; 1237 di linee di interesse locale, di proprietà di Compagnie private.

A misura che la rete si estendeva, il traffico si sviluppava a sua volta; in ragione delle esigenze occasionate dall'aumento del movimento, come pure in ragione delle domande legittime dei viaggiatori e degli speditori, dal punto di vista della regolarità e della sicurezza, si perfezionavano le linee ed il loro materiale rotabile.

Durante i primi periodi i treni circolavano con una velocità moderata ed in piccolo numero, dimodochè si poteva contentare di linee leggere, di stazioni poco spaziose, di una quantità limitata di segnali e di apparecchi di sicurezza e di un deposito di materiale rotabile appropriato e dei bisogni modici.

Ma il traffico crescente reclamava l'aumento del numero e della velocità dei treni-viaggiatori. Bisognava in conseguenza consolidare la via, eliminare, almeno sulle linee di interesse generale, i ponti in legno che intralciavano il traffico, in ragione delle frequenti riparazioni che esigevano; occorreva migliorare la superstruttura, perfezionare i segnali, impiegare nuovi apparecchi di sicurezza, ingrandire le stazioni, ed infine riformare il materiale rotabile.

Esporremo le disposizioni presesi a questo riguardo:

I. *Carattere generale e infrastruttura delle Ferrovie Ungheresi.* — La maggior parte delle Ferrovie Ungheresi corrono in pianura. Un terzo delle linee è in piano, la metà con una pendenza del 5 0|00, e le linee di montagna hanno una inclinazione fino al 25 0|00. Il 75 0|0 delle linee sono in linea retta; il raggio minimo delle curve sulle linee principali è di 275 metri; eccezionalmente è di 189 metri sulla linea Piski-Petrozsény e di 114 sulla sezione Oravicza-Anina. In principio le travate dei ponti erano in legno anche sulle linee principali, ma più tardi si trasformarono tutte in ferro.

I principali ponti in ferro si trovano sul Danubio, a Presburg, Budapest e Ujvidék; sulla Tisza a Kiralyháza, Csap, Tokaj, Tisza-Füred, Kis-Körös, Szolnok, Algyö e Szeged; sulla Drava e Zákány e Eszék e sulla Sava ad Agram, Jaszenovécz, Brod e Zimony.

Le linee ungheresi sono, per la maggior parte, ad un solo binario; vi è il doppio binario sulle linee Budapest-Presburg-Marchegg; Budapest-Hatvan-Miskolcz-Szerencs-Legenye-Mihlyi-frontiera; Budapest, stazione centrale, a Kelenföld; Budapest-Ozegléd e Ujszasz-Szolnok-Szajol.

II. *Superstruttura.* — Lo scartamento è di m. 1.435 sulle linee normali, e di 0.76 e 0.75 su quelle ridotte.

Le traverse sono, per la maggior parte, di quercia. Sopra qualche sezione (Temesvár-Orsova, Oravicza-Anina, ecc.) si esperimentarono le traverse metalliche.

Si impiegano le rotaie *Vignole*, che si fabbricarono prima in ferro e più tardi in acciaio Bessemer ed in acciaio Martin. Si fecero esperimenti di rotaie in ferro con teste in acciaio; ma queste rotaie non fecero buona prova.

Il peso delle rotaie varia da 30 a 37.2 chilogr. per metro corrente sulle linee di interesse generale; sulle linee a grande traffico si impiegano pure delle rotaie di 42.8 chilog.

Le rotaie dapprima furono importate dall'estero, ma la loro fabbricazione si è successivamente sviluppata nel paese e da una decina d'anni le Ferrovie Ungheresi si forniscono esclusivamente dai fabbricanti nazionali. (*Continua*).

La Ferrovia TORINO-RIVOLI nei suoi primi 25 anni di vita

Spese di primo impianto, costruzioni, materiale fisso e mobile. — **Spese d'esercizio distinte per categoria fatta astrazione dalle tasse di bollo e dalle tasse erariali.**

Anno	Espropriazioni, Lavori, Manufatti, Fabbricati,	Materiale fisso d'armamento	Materiale mobile ed officine	Totale costo di primo impianto	Spese generali di Direzione	Sorveglianza e mantenimento	Movimento e servizio commerciale	Trazione e materiale	Diversi fuori esercizio ed interessamenti	Totali spese occorse
1871	156,031.90	202,494.15	151,131.90	509,657.95	2,878.05	4,381.75	4,446.80	5,643.25	—	17,349.85
1872	55,103.50	5,125.95	61,447.00	121,676.45	17,033.00	18,677.70	18,111.55	24,772.40	—	78,594.65
1873	16,822.85	—	28,948.55	45,771.40	18,932.20	16,972.45	18,274.65	26,536.05	1,500.00	82,215.35
1874	10,223.50	5,517.00	10,367.55	26,108.05	19,107.40	16,009.85	19,142.75	22,123.55	3,421.05	79,804 60
1875	22,682.15	—	—	22,682.15	19,752.45	20,583.65	19,710.15	26,501.30	2,708.95	89,256.50
1876	13,333 65	—	—	13,333.65	19,668.20	28,118.15	19,385.50	26,558.45	3,171.70	96,902.00
1877	1,875.65	—	—	1,875.65	20,813.80	23,293.55	19,795.65	29,281.50	3,430.00	96,614.50
1878	3,609.95	—	—	3,609.95	20,271.05	23,290.50	20,057.70	33,948.50	2,398.80	99,966.55
1879	—	—	—	—	20,558.15	22,843.40	19,924.35	29,763.45	1,330.00	94,419.35
1880	—	—	—	—	21,036.30	25,888.80	20,393.10	36,382.65	2,556.10	106,256.95
1881	—	—	—	—	20,396.70	23,385.05	20,962.05	28,805.00	2,990.00	96,538.80
1882	6,295.00	—	3,861.00	10,156.00	20,426.90	23,947.10	20,235.30	29,003.10	2,445.20	96,057.60
1883	7,943.90	—	429.00	8,372.90	31,858.80	24,879.70	20,315.10	33,365.90	1,192.75	111,612.25
1884	3,724.50	—	—	3,724 50	20,256.70	20,114.30	18,390.90	48,055.80	809.60	107,627.30
1885	3,350.00	—	—	3,350.00	21,829.15	17,129.70	18,719.50	36,469.90	1,181.10	95,329.35
1886	—	—	—	—	19,850.30	30,567.20	15,342.05	32,643.45	909.80	99,312.80
1887	7,175.00	—	8,995.00	16,170.00	21,222.40	21,768.15	19,258.60	35,014.60	1,675.00	98,938.75
1888	1,505.75	—	1,799.00	3,304.75	20,392.70	22,137.20	18,738.60	32,147.30	1,505.75	94,921.55
1889	8,006.90	—	—	8,006.90	18,199.80	35,924.55	15.980.55	37,106.05	229.00	107,439.95
1890	—	—	—	—	18,331.15	20,601.65	17,049.10	36,563.15	100.00	92,645.05
1891	3.403.10	—	—	3,403.10	18,884.10	32,139.10	17,328.70	30,245.60	152.65	98,750.15
1892	—	—	—	—	16,490.75	20,904.30	18,059.00	33,200.30	1,126.20	89,780.55
1893	—	—	—	—	16,071.30	34,221.10	19,136.45	40,247.85	1,162.55	110,839.25
1894	—	—	—	—	15,341.40	30,700.50	18.974.80	32,353.50	640.00	98,010.20
1895	—	—	—	—	14,432.85	35,978.70	18,475.80	30,299.95	1,049.00	100,236.30
1896	—	—	—	—	14,819.95	29,556.95	21,215.70	36,548.50	1,065.45	103,206.55
Totali	321,087.30	213,137.10	266,979.00	801,203.40	488,855.55	624,015.05	477,424.40	813,581.05	38,750.65	2,442,626.70

Annotazioni cronologiche sulle spese di costruzione. — La prudenza, grande consigliera nelle imprese di qualche momento, fu unica guida al primo concessionario cav. Giovanni Battista Colli. Egli volle aprire la ferrovia col puro indispensabile, ciò che giovò alla buona riuscita dell'opera.

Nel 1872 si completarono i lavori in alcune stazioni e si acquistò altro materiale mobile.

Nel 1873, già cogli utili della ferrovia, si poterono fare le spese di altri lavori ed acquistare pezzi di ricambio per altri veicoli da montare nelle officine della ferrovia.

Nel 1874 il materiale mobile si completa, si fanno altre spese per le stazioni e per le officine.

Dal 1875 al 1878 si ha solo di vista il completamento della stazione di Torino e della tettoia, e si ammortizza il capitale speso.

Dal 1879 al 1881 gli eredi Colli si premuniscono contro la concorrenza possibile di una tramvia a vapore Torino-Rivoli, che sarebbe stata la morte della ferrovia, costruendo la tramvia fra Torino e Tesoriera; protraesi di poi la concessione fino a Rivoli con una spesa di L. 73,520.30 tra lavori, opere, armamento e materiale.

Dal 1882 al 1885 si lavora al finimento della stazione di Rivoli.

Nel 1886 trattative per la cessione alla Banca Tiberina e quindi sosta completa nei lavori ed acquisti.

Dal 1887 al 1889 si termina la tettoia e si chiude la stazione del Baraccone, ora stazione Regina Margherita, e si impianta quella Leumann-Tessitura.

Nel 1889 si fanno inoltre vari progetti per il trasloco della stazione in Torino fuori dell'area della Piazza dello Statnto.

Nel 1891 vien preso in considerazione il progetto dell'ing. Luigi Beria e si stipulano gli accordi preliminari col Municipio di Torino e col Governo, continuandoli nel 1892 e 1893.

Nel 1893 si iniziano i lavori di scavo e costruzione per la nuova stazione; nel 1895 quelli della galleria e trincea di Torino; ed al 21 dicembre stesso anno, si apre il servizio viaggiatori ivi.

Nel 1896 si ultimano tutti i nuovi lavori, ma non essendo ancora finite le liquidazioni colle imprese, non si possono ancora portare in conto le spese per i medesimi occorse.

Annotazioni sulle spese d'esercizio. — Le spese d'esercizio figurano di lieve entità nei primi anni d'esercizio, perchè il materiale tutto nuovo non richiedeva quasi riparazioni.

Nel 1873 e 74 essendosi impiantate le officine ed acquistati i materiali per costrurre vetture e vagoni, troviamo nel 1875-76 quasi raggiunta la spesa media annuale d'esercizio in L. 95 mila.

Questa media si trova sorpassata e raggiungente le cento mila e fino 110 mila negli anni in cui occorsero provviste di materiali di ricambio, come rotaie d'acciaio in surrogazione di quelle di primo impianto che erano in ferro; di cerchioni di ruote tanto per vetture quanto per locomotive; caldaie di locomotive e tubi bollitori di ricambio e grosse riparazioni alle medesime; per indennità pagata a periti nello scontro avvenuto nel 1883; e per ultimo quando occorsero lavori straordinari per il trasloco dalla vecchia nella nuova stazione di Torino.

I totali di spese d'esercizio comprendono i 25 primi anni, più i tre mesi e mezzo del 1871, riferendosi quelli del 1896 al 31 dicembre e quelli del 71 comprendendo solo le spese dal 17 settembre (giorno dell'apertura della linea) al 31 dicembre stesso anno.

Prima d'ora si sono pubblicate su questo stesso giornale (n. 38, 1896) le cifre degli incassi ed utili brutti della ferrovia di Rivoli nei suoi 25 primi anni d'esercizio, e chi ricorda i risultati allora accennati, potrà convincersi che la ferrovia di Rivoli, ancorchè a scartamento ridotto e senza verun sussidio del Governo, visse sempre di vita propria; e se non sempre rigogliosamente, quanto meno senza che verun esercizio si chiudesse al passivo.

Torino, li 2 febbraio 1897.

Il Direttore Ing. L. Raimondo.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Franamento nel rilevato del Dusino fra Villanova d'Asti e Villafranca.

Come abbiamo annunziato nei nostri numeri precedenti, in seguito a profondi e gravi scoscendimenti nel rilevato del Dusino, si dovette ridurre sopra il solo binario dei treni pari l'esercizio ferroviario fra le stazioni di Villanova e Villafranca, mentre il servizio di Mantenimento della Società del Mediterraneo, con intenso lavoro di ricarico e ripristino, provvedeva alle necessarie riparazioni.

In seguito ai detti lavori, essendosi ottenuto un sufficiente consolidamento del terrapieno, si potè fino dallo scorso lunedì 8 riattivare completamente il servizio dei due binari, e giova sperare che non si avranno in quella località altri guasti ed incagli all'esercizio.

><

Binario nella Valle di Olona alla Stazione di Legnano.

Siamo informati che i signori ing. Mario Duchini e rag. O. Fontana hanno presentato al Ministero dei Lavori Pubblici regolare domanda per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di un binario multiplo privato in Valle di Olona, avente per iscopo il trasporto delle merci a carro completo, dagli stabilimenti esistenti lungo la valle medesima alla stazione della Rete Mediterranea di Legnano. I prefati signori hanno all'uopo presentato apposito progetto di massima; hanno poi raccolte le adesioni degli industriali interessati che dovranno fornire il capitale necessario per la esecuzione dei lavori e mettersi in società per usufruirne e dei proprietarî degli stabilimenti per cui il binario dovrà passare.

Essi si sono poi costituti in Comitato promotore per la erezione di una Società anonima, colla quale, senza concorso alcuno del Governo o della Provincia, si impegnerebbero di costruire il binario in questione, il quale da Legnano dovrebbe raggiungere Cairate dopo un percorso di m. 10,730, non tenuto conto delle diramazioni pel raccordo coi vari stabilimenti interessati, le quali saranno più o meno lunghe a seconda dei bisogni degli industriali cui dovranno servire.

La sezione proposta pel binario è quella adottata per le ferrovie di terzo tipo economico. La pendenza massima che si riscontra nel profilo della linea è del 24.70 per mille; ed il raggio minimo delle curve è di m. 100. L'armamento è progettato con rotaie di acciaio del peso di chilogr. 25 a metro lineare e della lunghezza di m. 9, appoggiate, nei tratti in rettilino su 10 traverse, ed in curva su 11.

><

Ferrovie economiche nella Provincia di Roma.

Ci scrivono da Roma che il sig. Arturo Buetow ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici due progetti di massima — uno per la costruzione di una ferrovia economica a scartamento ridotto, di m. 0.75, da Roma a Prima Porta, per Campagnano — l'altro per la costruzione di una tramvia a vapore, dello stesso scartamento, da Prima Porta a Civita-Castellana, in diramazione della prima.

Le linee progettate dovrebbero servire ad allacciare con Roma, mediante ferrovia, tutta la regione compresa fra il Tevere, la nazionale Cania, ed il torrente Freja, la quale ha una estensione di 50,000 ettari, ricca di produzione agricola, industriale e mineraria, e che conta 23 paesi, (con una popolazione di oltre 32,000) fra i quali tre importanti capi-luogo di mandamento, e cioè Civita Castellana, Campagnano e Castelnuovo di Porto.

Il Consiglio provinciale di Roma ha già riconosciuta la utilità e la importanza delle linee progettate ed ha accordate ad entrambe un sussidio annuo di L. 600, a chilometro, per la durata di 35 anni, nonchè l'uso della strada provinciale Flaminia per dar sede alla tramvia.

Il sig. Buetow domanda l'approvazione dei progetti presentati, e con essa la concessione della costruzione e dell'esercizio delle linee in questione, col sussidio governativo stabilito dalle leggi in vigore.

Qualora la domanda venga favorevolmente accolta la Casa Koppel di Berlino si assumerebbe di eseguire la costruzione e di fare l'esercizio delle due linee; le quali misurano complessivamente chilometri 75.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Roma e Chiusi.

Ci scrivono da Siena che quella Giunta Municipale ha fatto istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga favorevolmente accolto il voto espresso dalla locale Camera di Commercio per la istituzione dei biglietti di andata e ritorno in ferrovia da Roma a Siena; instando in via subordinata perchè una tale facilitazione sia almeno consentita fra Roma e Chiusi.

><

Impianto di illuminazione elettrica alla stazione di Pistoia.

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione governativa il contratto stipulato colla Ditta Banti e Torrigiani per l'impianto e l'esercizio della illuminazione elettrica nella stazione di Pistoia, lungo la linea da Bologna a Firenze.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate).

Il giorno 29 gennaio p. p., in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate ebbero luogo le seguenti gare:

1. Gara per l'appalto a licitazione privata della fornitura di N. 332,000 arpioni, di cui 19,000 per armamento di 1° tipo del peso di kg. 7600, 253,000 ordinari per armamento modello N. 2, del peso di kg. 101,200; 43,000 speciali di arresto per armamento del modello N. 2, del peso di kg. 21,500; 17,00 ordinari per armamento modello N. 3, del peso di kg. 6800. La fornitura venne divisa in due lotti, comprendenti ciascuno la stessa quantità di materiale. Pel primo lotto vennero invitate N. 7 Ditte e le concorrenti furono 6. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri al prezzo di L. 367.50 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Voltri. Pel secondo lotto, di N. 7 Ditte invitate, concorsero N. 5, rimanendo provvisoriamente aggiudicata la fornitura alla Ditta Stabilimento metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 365 la tonnellata, con obbligo di consegna della merce franca su vagone in stazione di Piombino;

2. Gara per l'appalto a licitazione privata della fornitura di N. 5100 stecche d'acciaio dolce per armamento modello N. 2, del peso totale approssimativo di kg. 51,400. Alla gara vennero invitate N. 5 Ditte, delle quali 4 presentarono offerta di ribasso, restando aggiudicataria provvisoria la Ditta Società Metallurgica di Genova, al prezzo di L. 310 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Sestri Ponente;

3. Gara a licitazione privata per la fornitura di 148,000 chiavarde per stecche d'armamento, di cui:

95,000 a becco per armamento 1° tipo, del peso di kg. 76,000;

38.000 a testa sferica per armamento mod. 2, del peso di kg. 26,600;

8000 a becco per armamento mod. 3, del peso di kg. 4800;

7000 a testa sferica per armamento mod. E, del peso di kg. 5300.

La fornitura venne divisa in due lotti perfettamente uguali e ad entrambi vennero invitate N. 7 Ditte. All'appalto del primo lotto concorsero 6 Ditte, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Macchi-Izar e Comp. al prezzo di L. 439.90, consegna della merce franca su carretto nel magazzino sociale del materiale fisso in Milano. Il secondo lotto, al quale concorsero 5 Ditte, restò aggiudicato provvisoriamente alla Ditta Frat. V. E. Ceretti di Villadossola, al prezzo di L. 440 la tonnellata, merce resa franca su vagone nella stazione di Villadossola;

4. Gara a licitazione privata per la fornitura di N. 173,200 piastre in ferro per armamento modello 2, peso di kg. 236,600; N 2600 di giunzione per armamento pure N. 2, del peso di kg. 45,400; N. 13,200 di fondo per armamento mod. 3, del peso di kg. 21,100 e N. 16,400 di fondo intermedie del mod. V[1] del peso di kg. 32,800. La fornitura venne divisa in 2 lotti perfettamente, e furono invitate a presentare offerte N. 5 Ditte. Il primo lotto, al quale concorsero N. 3 Ditte, è rimasto aggiudicato in via provvisoria alla Ditta stabilimento metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 322 la tonnellata, con consegna della merce franca su vagone in stazione di Piombino.

Il secondo lotto, cui concorre una sola Ditta, venne aggiudicato alla Ditta Miani-Silvestri e Comp. di Milano, al prezzo di L. 359 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Milano-Porta Romana.

><

Il 3 corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare per l'appalto della fornitura di materiali metallici di armamento:

1. Gara per l'appalto della fornitura di N. 10 cuori semplici capovolgibili, in acciaio fuso, per crociamenti di via, modello 1° tipo, tangente m. 10, del peso totale approssimativo di kg. 3100. Alla gara vennero invitate due Ditte; ma vi concorse una sola, cioè la Fonderia Milanese d'acciaio di Milano, alla quale venne provvisoriamente aggiudicata la fornitura al prezzo di L. 570 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Rogoredo;

2. Gara per l'appalto della fornitura di 2269 tonnellate di rotaie d'acciaio fuso Bessemer per armamento di primo tipo da m. 12. Alla gara vennero invitate tre Ditte; ma vi concorse una sola, e cioè la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, alla quale venne provvisoriamente aggiudicata la fornitura stessa al prezzo di L. 199 la tonnellata, merce resa franca su vagone alla stazione di Chiusi;

3. Gara per l'appalto della fornitura di N. 155,000 caviglie mordenti in acciaio da metri 0.13 di lunghezza, esclusa la testa, del peso totale approssimativo di chilogrammi 62,000, per armamento di primo tipo, con rotaie da m. 12. Alla gara vennero invitate N. 7 Ditte, delle quali hanno presentato offerta di ribasso N. 4, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 440 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Chiusi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Apertura di schede*).

Il giorno 5 del prossimo mese di marzo avrà luogo, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali in Firenze, l'apertura delle schede di offerta che saranno state presentate dalle Ditte invitate a concorrere alla gara per la fornitura e pel collocamento in opera, nelle officine sociali di Firenze, di una gru scorrevole della portata di 40 tonnellate.

><

Fornitura di rotaie per le linee Aulla-Lucca e Cuneo-Ventimiglia.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che sia meritevole della superiore approvazione il progetto di appalto per la fornitura di tonn. 1817 di rotaie in acciaio, occorrenti per l'armamento dei tronchi da Ponte a Moriano a Borgo a Mozzano, nella ferrovia Aulla-Lucca; da Limone a Vievola, nella ferrovia Cuneo-Ventimiglia, e per gli innesti nella stazione di Cuneo ed in quella di Fabriano. La spesa complessiva, considerata in progetto, ammonta a L. 438,000, delle quali L. 417,910 a base d'asta.

La fornitura della quale trattasi è divisa come segue:

Tronco Ponte a Moriano-Borgo a Mozzano	tonn.	965
» Limone-Vievola	»	540
Innesto in stazione di Cuneo	»	77
Innesto in stazione di Fabriano . . .	»	235
Totale . . .	tonn.	1817

Di queste rotaie, tonn. 73 dovranno avere la lunghezza di m. 12; tonn. 1571, la lunghezza di m. 9; tonn. 122, la lunghezza di m. 894, e tonn. 51 la lunghezza di m. 6.

><

Commissione per il riordinamento dei servizi cumulativi ferroviari marittimi.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha nominato il cav. Cesare Tedaldi, capo sezione, quale rappresentante del Ministero stesso nella Commissione generale per il riordinamento dei servizi cumulativi ferroviari marittimi.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle ferrovie:

1. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Magnani Guido per l'ampliamento della stazione di Nizza Monferrato, in dipendenza dell'innesto della linea Genova-Ovada-Acqui-Asti, e su di un atto di transazione, concordato coll'Impresa stessa, a definizione delle vertenze sòrte in ordine all'esecuzione dei lavori medesimi;

2. Sugli atti di collaudo dei lavori affidati a rimborso di spesa alla Società delle Ferrovie Adriatiche, ed appaltati all'Impresa Pelizzoni per il ripristinamento provvisorio della linea Bologna-Pistoia, presso Pioppe di Salvaro, e sulla domanda di maggiori compensi avanzata dall'Impresa stessa;

3. Sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Mentasti, per la costruzione di N. 5 case cantoniere e dei relativi pozzi d'acqua lungo il tronco ferroviario Mestre-San Donà, nella linea Mestre-San Donà-Portogruaro;

4. Sugli atti di collaudo dei lavori affidati a rimborso di spesa alla Società esercente la Rete Adriatica, ed ap-

paltati all'Impresa Patrignani per sostituire, con vôlti in muratura a doppio binario, le travate metalliche del ponte sul Cavo Penna al chilometro 174.364 della ferrovia da Bologna ad Otranto.

Lo stesso Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto della Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, riguardante i lavori occorrenti per provvedere al prolungamento dei binari d'incrocio della stazione di Castellino Sanaro, lungo la ferrovia da Savona a Bra, con annesso preventivo di spesa di L. 6200.

Il Consiglio di Stato ha manifestato il suo parere sull'atto di transazione, concordato fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Valentini, allo scopo di sopire le vertenze riguardanti i maggiori compensi chiesti dall'Impresa stessa, relativamente alla costruzione di scogliere lungo il tronco della ferrovia da Parma a Spezia, compreso fra Fornovo e Ghiare.

Il Consiglio di Stato ha dato il il suo parere su d'una proposta dell'Impresa Astrua per sostituire la calce idraulica locale, detta di Corbascione, a quella prescritta dal Capitolato nella costruzione dei lavori del tronco della ferrovia Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, compreso fra Pergola ed Acqualagna.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata la seguente aggiunta all'art. 1° delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni: « Pei trasporti di merci, escluso il bestiame, a piccola velocità accelerata, la semplice presentazione della lettera di porto, nel modulo prescritto per piccola velocità accelerata, equivale alla domanda di applicazione delle relative tariffe ».

—

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa una proposta per ammettere alla tariffa speciale i trasporti a vagone completo, in servizio interno della Rete Sicula, di sughero greggio (scorza di), anche in pezzi quadrangolari o cubici.

—

Il Governo, su proposta delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie, aveva approvato che, a datare dal gennaio scorso, avessero effetto alcune modificazioni all'art. 107 delle tariffe e condizioni sui trasporti ed agli articoli 8 e 9, e rispettivamente 9 e 10 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali, comuni e locali, nonchè la riduzione dei pesi minimi per alcune merci in riguardo all'applicazione delle rispettive tariffe speciali con condizione di peso.

Ora, in seguito ai vivissimi reclami pervenuti al Ministero dei Lavori Pubblici, specie dai caricatori e commercianti del Porto di Genova, l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha fatto vive pratiche colla Direzione Generale della Mediterranea perchè consentisse alla revoca delle disposizioni suindicate.

Ora sarebbe stato convenuto che, per quanto riguarda i trasporti diretti a stazioni Mediterranee, le merci verranno tassate in base al peso effettivo caricato, senza tener conto della differenza che ne può derivare nell'utilizzazione dei vagoni.

—

La Sicula ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Vincenzo Vetrano di Giuseppe per la rinnovazione, a partire dal 1° febbraio corrente, della concessione, già accordatale nello scorso anno, per i suoi trasporti di zolfo, obbligandosi essa Ditta ad un traffico minimo annuale di 400 vagoni di detta merce.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha consentito, per la parte che lo riguarda, alla rinnovazione, per tutto il corrente anno, della concessione proposta a favore della Ditta Filippo Cattaneo per i suoi trasporti di calce, cemento, ecc.

—

La Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa un atto di sottomissione da essa stipulato colla Ditta Ercole geom. Giuseppe di Asti per l'esecuzione di due parallele in legname nella stazione di Asti, lungo la ferrovia di Genova a Torino.

—

La Mediterranea ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di essere autorizzato a consentire la rinnovazione per un altr'anno, alle stesse condizioni, della concessione di cui ha fruito nello scorso esercizio la Ditta Cobianchi pei suoi trasporti di punte di Parigi da Omegna ad Arona.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il proprio consenso:

a) alla modificazione proposta dall'allegato 14 delle tariffe, nonchè dal regolamento per la circolazione sulle ferrovie italiane dei carri di costruzione speciale, nel senso che il coefficiente per il petrolio, di cui al punto primo, comma *b*, da chilogrammi 0.800 venga ridotto a chilogrammi 0.780;

b) alla proroga per un altr'anno, ed alle stesse condizioni già vigenti della concessione Sclopis e C., scaduta il 22 dicembre p. p., pei suoi trasporti di acido solforico e muriatico, a vagone completo, in partenza da Torino;

c) alla proposta di concessione di facilitazioni speciali a favore della Ditta G. Garolla per i suoi trasporti, a vagone completo di avena, in partenza dalla stazione di San Severo e da quelle delle linee di Foggia-Bari-Gioia del Colle, Foggia-Rocchettn-Santa Venere-Gioia del Colle e Spinazzola-Barletta, in destinazione di Milano P. G., dietro vincolo di un traffico minimo di tonn. 1500 da trasportarsi entro il 15 agosto p. v.;

d) alla rinnovazione per un altr'anno della concessione a favore della Ditta Bagozzi per i suoi trasporti di cemento, alle stesse condizioni già vigenti, con riduzione però a tonn. 2000 del traffico minimo convenzionale;

e) alla proposta che, a partire dal 1° gennaio p. p., sia applicato il prezzo della nuova tariffa, N. 1005, piccola velocità, ai trasporti d'acqua potabile che la Ditta Rispoli eseguirà da Napoli per Foggia e per le Puglie;

f) alla concessione di speciali facilitazioni proposte a favore della Ditta Ignazio Pierucci pel trasporto d'almeno 2000 tonnellate annue di calce da Segni-Paliano a Roma-Termini;

g) alla proroga per tutto il corrente anno della concessione di cui godono, pel trasporto di merci in genere, in rispedizione da Udine, le Ditte seguenti: Francesco Lecovie, Muzzetti, Magistri e Comp., Edoardo Battistello, C. Burghard, Francesco Parigi, Pico e Zavagna, Magistris e Pollany (successori Gallo-Magistris);

h) che alla Ditta Bressi siano concesse le consuete agevolazioni per i suoi trasporti d'olio d'oliva a vagone completo, dalla Calabria a Napoli, Salerno, Castellamare

di Stabia e Torre Annunziata, a condizione di un traffico minimo annuale di almeno tonn. 50;

i) all'estensione, in via di esperimento, dal 1° ottobre p. p. al 30 settembre 1898, alla stazione di Petina, della tariffa locale N. 210, P. V., serie B;

l) alla rinnovazione per un altr'anno della concessione, di cui fruiva la Ditta Fratelli Bulgé, pel trasporto di riso, a vagone completo, da S. Germano Vercellese e da Sampierdarena, seconda fermata, a Roma-Termini ed a Roma-Trastevere, con riduzione del quantitativo minimo da 600 a 400 tonnellate;

m) alla rinnovazione per un altr'anno, a partire dal 23 febbraio corrente ed alle stesse condizioni, della concessione di cui gode la Ditta A. Biffi pei suoi trasporti, a vagone completo, di acido solforico e muriatico in partenza da Milano, P. S.;

n) alla rinnovazione della concessione relativa a speciali facilitazioni altre volte fatte alla Società esercente la guidovia a vapore Brescia-Mantova-Ostiglia, per i suoi trasporti di carbon fossile da Venezia a Mantova;

o) alla concessione a favore della Ditta Nicola Traverso pel trasporto di almeno 100 tonnellate d'olio d'oliva in fusti, dalla Calabria a Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia e Torre Annunziata, nel periodo di un anno, a partire dal 1° gennaio del corrente anno;

p) alla concessione di facilitazioni a favore della Ditta Vincenzo Di Donato per i suoi trasporti di olio d'oliva dalla Calabria a Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia e Torre Annunziata, con vincolo nella Ditta di un traffico minimo annuale di almeno 50 tonnellate.

—

La Mediterranea, con parere favorevole, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici le domande seguenti:

a) Domanda della Ditta Stabilimenti riuniti cementi di Casale Monferrato per ottenere che le sia accordata la rinnovazione alle stesse condizioni per un altro anno a far tempo dal 1° febbraio corrente, delle agevolezze consentite fino alla fine del 1896, pei trasporti di cemento da Casale Monferrato, Ozzano, Asigliano e Fontanetto per Roma ed oltre;

b) Domanda della Ditta Giuseppe Mazza per ottenere che per i suoi trasporti di olio d'oliva, a carro completo, dalle Calabrie destinati a Napoli, San Giovanni a Teduccio, Torre Annunziata e Castellamare di Stabia, le siano concessi come già fecesi per altre Ditte, i noti prezzi ridotti, impegnandosi a spedire almeno 50 tonnellate di detta merce entro un anno, decorribile dal 1° febbraio corrente;

c) Domanda della Ditta Giuseppe Di Bianco per ottenere che le sia rinnovata per un altro anno, la concessione più precedentemente accordatale per i suoi trasporti di olivo dalla Calabria aNapoli, Salerno, Castellamare di Stabia, Torre Annunziata e Vietri sul mare, che scade col 14 del corrente mese;

d) Domanda della Ditta Michele Ferrigno intesa ad ottenere per i suoi trasporti di olio d'oliva dalle Calabrie a Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia e Torre Annunziata, la rinnovazione della concessione, scaduta il 31 dicembre p. p, alle stesse condizioni per un altro anno a decorrere dal 1° del corrente mese.

e) Domanda della Ditta Alberto Allasia per ottenere che la nota concessione accordatale per i suoi trasporti di calce, cemento e gesso a carro completo da Casale Monferrato e da Ozzano a Milano-P. G., Milano-P. T. e Milano-Transito Librera, scaduta il 31 dicembre p. p., le sia rinnovata alle stesse condizioni per l'anno corrente.

Notizie Ferroviarie Italiane

La stazione orientale di Genova ed il Porto. — Ebbe luogo giorni sono alla Camera di Commercio di Genova, coll'intervento degli onorevoli Deputati di quella città, una conferenza a cui erano stati invitati i soli consiglieri facenti parte delle due Commissioni direttive del Deposito Franco e dei servizi del Porto.

Dalla avvenuta discussione emerse un pieno accordo fra gli onorevoli rappresentanti di Genova e i rappresentanti del commercio, nel ritenere degne di plauso, di appoggio e di sollecitazione le iniziate trattative fra l'on. Ministro Prinetti e quel Municipio, per addivenire ad un accordo d'indole finanziaria che possa permettere, il più prontamente possibile, la costruzione della principale stazione in Bisagno congiunta alla parte orientale del Porto, e l'esecuzione di quei lavori di riconosciuta urgente necessità, che in base alla convenzione col Duca di Galliera sono richiesti per la tranquillità del Porto stesso, e sono compresi nei vari progetti già discussi.

Ferrovia Brescia-Trento. — In seguito a domanda del Comitato di Valle Sabbia per la ferrovia Brescia-Trento, il Prefetto di Brescia, con decreto 20 gennaio p. p. accordava agli ingegneri Pietro Guaragnoni, Angelo Restelli e Saottini Pietro, l'autorizzazione a introdursi nelle proprietà private dei comuni di Vobarno, Sabbio Chiese, Barghe, Preseglie, Nozza, Vestone, Lavenone, Idro, Anfo. Bagolino, allo scopo di procedere agli studi per la compilazione del progetto di massima del tronco Vobarno-Ponte Caffaro.

Gli ingegneri, incaricati del progetto, daranno principio ai loro lavori, subito dopo l'importante riunione dei Comitati trentini a Tione, indetta pel 16 corr. mese, e alla quale interverranno.

Ferrovia Cortemilia-Bistagno. — A cura della presidenza della Commissione ferroviaria per una linea Cortemilia-Bistagno, in data 1° corrente febbraio veniva spedita ai Comuni interessati apposita circolare di comunicazione della rispettiva quota assegnata in base al totale concorso richiesto di L. 500,000, onde ottenere una regolare deliberazione da parte delle relative Amministrazioni comunali.

In apposita seduta, il Consiglio comunale di Cortemilia, nel riconfermare i voti espressi per tale ferrovia, deliberava a voti unanimi il concorso assegnato di L. 125,000, colla espressa riserva di ripetere tale deliberato allorchè dovrà provvedere ai relativi mezzi di pagamento.

L'importanza dell'opera pei suoi vantaggi all'intera Valle Bormida, il tenue riparto singolarmente domandato della spesa, contribuiranno certamente presso gli enti interessati, onde ottenere una favorevole e sollecita decisione al riguardo, affinchè la Commissione incaricata sia in grado di poter proseguire nelle ulteriori incombenze della pratica, che da lunghi anni forma una viva aspirazione di quelle popolazioni.

Ferrovia Arona-Gravellona. — In relazione alla notizia pubblicata nel precedente numero, giovedì scorso, sotto la presidenza del conte Guido Borromeo, vi fu al Palazzo Municipale di Arona una riunione di Sindaci, Consiglieri provinciali e altri rappresentanti per intendersi circa l'ordine del giorno da proporre all'Adunanza che avrà luogo qui il 21 corrente, in merito alla progettata ferrovia Arona-Gravellona, che tanto interessa queste località e Milano. Furono pure indicate le persone che dovrebbero costituire il Comitato esecutivo.

Ferrovia S. Giorgio di Nogaro al confine austriaco. — Un telegramma odierno annunzia da Cervignano che la Commissione austro-italiana, presieduta da Wintschgau, consigliere della luogotenenza di Trieste e Thun Hohenstein della prefettura di Udine, concertò la località della frontiera per la riunione delle ferrovie austro-italiane.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° al 31 gennaio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 gennaio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,658,035.38, con un aumento di lire 239,148.82 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 31 gennaio 1897 si ragguaglia a L. 7,391,888 69, e presenta un aumento di lire 517,174.74 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie Secondarie Romane. — *Estensione dei Regolamenti ed Istruzioni della Mediterranea a queste Ferrovie.* — A maggior semplificazione dell'esercizio, ed a completamento dei provvedimenti in parte già attuati, vengono estesi alle linee Roma Termini-Albano Laziale, Albano Laziale-Cecchina e Cecchina-Nettuno, appartenenti alle Ferrovie Secondarie Romane, tutti i regolamenti ed istruzioni vigenti sulla Rete Mediterranea.

Nulla s'intende però innovato nelle disposizioni relative al trattamento attuale del personale delle dette linee, in relazione alla convenzione colla quale il medesimo passò all'Amministrazione del Mediterraneo.

Funicolare al Santuario di Montenero. — Gli abitanti di Montenero, riuniti in pubblica adunanza, dopo l'esposizione del progetto fatto dall'ing. Alessandro Ferretti di una funicolare per accedere alla piazza del Santuario, convinti della grande importanza ed utilità di questo lavoro, come complemento necessario della tramvia, che si costruirà da Livorno al piede del Monte, hanno deliberato la nomina di un Comitato promotore, allo scopo di appoggiare il detto ingegnere nelle pratiche necessarie, sia verso i proprietari da espropriarsi, che verso le Autorità superiori.

Furono chiamati a far parte del Comitato con voto unanime i signori:

Presidente onorario: on. sig. comm. Nicola Costella; *Presidente effettivo:* cav. uff. avv. Giovanni Castelli; *Vice-Presidenti:* Raffaello Filippi, Gaetano Orlandi; *Segretari:* Fabbri Arturo e Arturo Bandinelli.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Linea Berna-Brigue.* — Scrivono da Berna, che il Consiglio federale ha preso in esame il noto progetto di un tronco ferroviario fra Berna e Brigue, mediante il quale sarà abbreviato il percorso attuale per Losanna di 132 chilometri.

La nuova linea passerà per Frutigue e costerà 35 milioni.

Ferrovie Germaniche. — *La trazione elettrica a Berlino.* — Una conferenza tra la Commissione municipale ed i rappresentanti della *Grosse Berliner Pferdebahn Aktiengesellschaft* ha avuto luogo il 16 gennaio, per stabilire in modo definitivo i punti essenziali del progetto di contratto: sistema d'esercizio; partecipazione della città agli utili; incrociamenti, raccordamenti e utilizzazione degli impianti per altre linee; diritti del Municipio per l'avvenire.

L'accordo si è stabilito in questo modo: come sistema di esercizio, si adotterà in generale la trazione elettrica a conduttura aerea, ma ove il Magistrato lo richiederà, si ricorrerà al sistema misto con accumulatori. Alla città toccherà l'8 0|0 dei prodotti lordi, più la metà degli utili netti dopo prelevamento del 12 0|0 per gli interessi del capitale-azioni; nel caso in cui questo capitale sia aumentato, la tassa riservata per i dividendi non sarebbe che del 6 0|0 per le nuove azioni.

La Società può d'altronde rimpiazzare questa partecipazione con un versamento del 2 0|0 in più (cioè 10 0|0) dei prodotti lordi, alla condizione di dichiarare per iscritto, nei sei mesi dell'approvazione del contratto, che essa intende approfittare di questa facoltà. La Società è tenuta ad ammettere l'incrocio delle sue linee da altre linee, come pure l'utilizzazione delle sue linee da altre Imprese, a cui carico saranno poste una parte delle spese di esercizio. La partecipazione è regolata dal Magistrato, ma gli interessati hanno tempo quattro settimane per ricorrere ai Tribunali contro la decisione del Magistrato.

Ferrovie Inglesi. — *Una catastrofe ferroviaria.* — La piccola stazione di Nenheniot, fra Plymouth e Liskeard, fu l'altro giorno la scena di uno dei più terribili accidenti, che siano successi in questi ultimi anni sulle ferrovie dell'Est.

Il viadotto di Coldrenick sostiene la linea sopra una valle della larghezza di circa mezzo miglio, ed un ruscello scorre al centro della vallata; l'arco s'innalza a circa 150 piedi sopra di esso.

La compagnia stava appunto raddoppiando la sua linea di Plymouth, ed a questo fine faceva rinforzare ed allargare i viadotti, senza interrompere però il traffico sulla linea stessa.

Parecchi pesanti travi erano stati messi in posizione senza gravi conseguenze per il servizio, e già si era tolta parte dell'armatura.

Gli operai lavoravano attorno ad un trave pesantissimo, quando il sostegno trasversale cedette e precipitò in fondo alla vallata, traendo seco dodici uomini; gli altri poterono miracolosamente salvarsi.

Furono tosto apportati i necessari soccorsi alle vittime, ma non si rinvennero che dodici cadaveri sfracellati.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Potenti locomotive sul Northern Pacific.* — Le Officine di Scheneetady hanno consegnato alla Compagnia americana del Northern Pacific un lotto di locomotive Compound a due cilindri, otto ruote accoppiate a carrello, che sono le più potenti di questo tipo che si siano finora costruite.

La caldaia è del tipo a *wagon-top;* il corpo cilindrico ha m. 1.829 di diametro. La superficie di griglia è di m. 3.50 e la superficie di caldaia di 220 mq. La caldaia è timbrata a 14 kg. Il piccolo cilindro ha m. 0.584 di diametro e il gran cilindro m. 0.863; la corsa comune è di m. 0.762. Le ruote sono in acciaio compresso; il diametro delle ruote del truck di m. 0.711. Questa macchina, senza il suo tender, pesa 82 tonnellate in ordine di marcia, di cui 67 disponibili per l'aderenza.

Ferrovie Chinesi. — *Linea da Pechino a Dieutsin.* — La costruzione di una linea ferroviaria, congiungente la capitale con Dieutsin, sbocco e porto commerciale delle provincie settentrionali della China, è vicina ad essere compiuta.

Venne inoltre decretata la costruzione di un'altra linea che da Pechino andrà ad Slankow, ed in seguito si prolungherà fino a Canton, sede del commercio della China meridionale, unendo in questo modo per via di terra i due principali sbocchi e le due principali porte del commercio della China.

Certamente passerà del tempo parecchio prima che si possa vedere questa grande nuova via aperta, e ciò per la lentezza con cui il chinese fa ogni cosa, sembrando che la China voglia imprenderne la costruzione colle sue sole forze, senza l'intervento di altri.

Notizie Diverse

Cassa di previdenza fra gli agenti delle Ferrovie del Nord. — Fin dal luglio dello scorso anno, l'Amministrazione delle Ferrovie del Nord aveva data la sua adesione all'istituzione di una Cassa di previdenza e mutua assicurazione fra il personale ferroviario da essa dipendente.

A facilitare l'istituzione di detta Cassa di previdenza, l'Amministrazione della Nord poneva a disposizione la somma di L. 40,000, prelevandola sui benefici realizzati negli anni 1893-94-95, e s'impegnava di versare un contributo annuo non inferiore al 3 0|0 della somma comples-

siva degli stipendi e paghe che vengono percepiti dagli aventi diritto di compartecipazione alla costituenda Cassa, purchè il 50 0|0 degli agenti aderisse a tale istituzione.

Il personale ferroviario, per contro, si obbligava di versare il 5 0|0 del suo stipendio o paga.

Uno schema di Statuto allora presentato, fu accettato dalla maggioranza degli agenti, ma poco dopo molti di questi, fra cui il gruppo dei macchinisti, trovò che la Società avrebbe potuto offrire alla nuova istituzione più proficuo appoggio materiale, devolvendo, a mo' d'esempio, a suo beneficio, le somme che, per errore, vengono esatte in più per trasporto di merci, e che non sono reclamate dal pubblico.

I ferrovieri della Nord in appoggio della loro tesi citavano la consuetudine delle altre amministrazioni ferroviarie, ma l'Amministrazione della Nord, come rappresentante di una società privata, non credè suo dovere di conformarvisi.

Allora il fatto secondario divenne argomento principale, ed i primi ad accusare la Società del non effettuato rimborso al pubblico delle differenze suaccennate furono gli agenti da essa dipendenti.

L'Amministrazione della Nord non durò fatica a giustificare il proprio operato dinanzi all'Autorità governativa; ma l'altro ieri la *Provincia di Como*, pubblicando alcuni brani di una lettera in cui si ripetevano le accuse, sembrava non essere punto informata dei precedenti ed annunciava il fatto come una rivelazione.

Quanto alle sorti della progettata Cassa di previdenza e mutua assicurazione fra gli agenti delle Ferrovie Nord-Milano, Cassa che avrebbe dovuto essere costituita sin dal dicembre 1896, sappiamo che l'Amministrazione ha concessa un'ulteriore proroga sino al 20 corrente, e che, malgrado la secessione di parte degli agenti, aderirono alla nuova istituzione 250 ferrovieri, sugli 850 che dipendono dalla Nord, e che molti altri vi aderiranno in questi ultimi giorni; tanto più che la Società è disposta ad accordare agli aderenti il contributo proporzionale del 3 0|0 già accennato, riservandosi di effettuarlo per intero non appena alla Cassa di previdenza sia assicurato il concorso della metà degli agenti della Nord (*Perseveranza*).

L'Esposizione di Monaco del 1898. — Sotto l'alto patronato del Principe Luitpoldo, reggente del Regno di Baviera, dispone la Società dell'industria generale in Monaco, in occasione del suo giubileo di 50 anni, dal giorno 11 giugno al 10 ottobre 1898, la seconda Esposizione (internazionale) di macchine motrici ed operatrici colla cooperazione della Società Politecnica, pure di Monaco.

Scopo di questa Esposizione si è di offrire un quadro a colpo d'occhio delle macchine, ordigni, ecc., impiegati nell'industria piccola e media, atti a sollevare le arti ed i mestieri e a promuovere la capacità di produzione, porgendo, in pari tempo, agli esercenti industrie, insegnamento e stimolo, onde imparino a conoscere l'importanza ed il valore dell'impiego delle forze naturali per mezzo dei progressi fatti dalla tecnica e dalla scienza.

Per raggiungere questo scopo saranno messe in mostra non solo le macchine motrici ed operatrici, gli ordigni ed attrezzi, gli apparati e i materiali ausiliari, che sono di grande importanza per l'industria, formando parte dei mezzi per l'esercizio delle macchine esposte, ma saranno pure esposti dei prodotti industriali e degli impianti in pieno esercizio, congiunti a letture scientifiche ed all'esposizione di prodotti letterari sulla tecnica.

Resteranno quindi esclusi i motori superiori alla forza di 10 cavalli, come pure le macchine operatrici per grandi esercizi, come per esempio: magli a vapore, grandi torni, laminatoi, strettoi e simili.

L'Esposizione si comporrà dei seguenti cinque gruppi, e cioè:

I gruppo. — Macchine motrici, come motori a gaz, a petrolio, a benzina, a vapore, ad acqua bollente, ad acqua, a vento e ad elettricità, fino alla forza di 10 cavalli;

II gruppo. — Macchine operatrici, attrezzi ed utensili;

III gruppo. — Macchine ausiliarie, come pompe, ventilatori, torchi, ascensori, orologi, parti di macchine, impianti elettrici, apparecchi protettori ed altri, nonchè materiali ausiliari;

IV gruppo. — Prodotti industriali ed impianti in attività d'esercizio;

V gruppo. — Letteratura speciale tecnica.

Per prestazioni eminenti verranno impartite, per mezzo di un Giurì nominato dal Regio Governo Bavarese, delle distinzioni in forma di medeglie, di una sola specie.

Invito, programma e regolamento per gli espositori, nonchè le richieste provvisorie d'ammissione, vengono, a richiesta, rimessi dalla Direzione della Seconda Esposizione di macchine motrici ed operatrici in Monaco di Baviera, 1898, Färbergraben, 1 1|2. Questi stampati sono inoltre visibili presso gl'imperiali Consolati di Germania e presso la Camere di Commercio.

Indicatore automatico delle stazioni. — I signori Dictovich e C. avevano in costruzione alle loro officine di Luneville un vagone passeggeri, provvisto d'una suoneria e di un quadro mobile, destinati, la prima a dare un preavviso e il secondo ad indicare il nome della stazione a cui il treno si avvicina.

Questi organi avrebbero funzionato per mezzo d'una rotella posta sotto il vagone, che, ad un certo punto della via avrebbe incontrato un piano inclinato. Quest'apparecchio, connesso con altri simili in tutte le carrozze per mezzo di un filo elettrico, sarebbe di gran giovamento ai viaggiatori distratti o addormentati — non troppo profondamente però — per farli discendere alla stazione cui sono diretti.

L'esperimento ha avuto luogo sulla ferrovia di cinta di Parigi, e precisamente alla stazione della Glacière, in presenza dei membri del Sindacato ed ha dato buoni risultati. Non sarà quindi improbabile una pronta applicazione del trovato, benchè, come nota il *Journal des transports*, anche in Francia si nutrono dei dubbi sulla sollecitudine con cui le Amministrazioni ferroviarie adottano i nuovi e utili ritrovati. Nel caso attuale ci parrebbe che appunto le Amministrazioni ferroviarie ne avrebbero il maggior vantaggio, perchè potrebbero risparmiare personale per avvisare i viaggiatori e noie a quelli fra costoro che non hanno ancora raggiunto il loro destino.

Il trovato dei signori Dictovich e C. non è però una novità assoluta. Sui tram elettrici di S Francisco, si sta studiando di applicare ad ogni carozzone un apparecchio avvisatore delle strade per cui passa, il cui nome apparirà col girare di un tamburo mosso dall'elettricità ed un tono di campana avviserà ogni cambiamento di strada.

Per l'uso degli esplodenti nelle miniere. — Nuove e più severe disposizioni furono emanate dal Governo britannico per regolare l'uso degli esplodenti in quelle miniere nelle quali durante i primi sei mesi di quest'anno si manifesti gas infiammabile.

Le principali di queste disposizioni sono:

1. Che l'apparecchio, elettrico o no, che deve dar fuoco all'esplodente, non possa comunicarlo al gas infiammabile;

2. Che ogni carica sia fatta da una persona competente e dichiarata assolutamente tale, per iscritto, dall'esercente la miniera; questa persona, inoltre, non deve essere l'assuntore dei lavori della miniera, nè essere pagata dall'assuntore sull'ammontare del minerale staccato;

3. Ogni esplosivo dev'essere usato nella maniera prescritta;

4. L'uso d'esplosivi è proibito nelle principali *haulage-roads* e nei principali *intakes*, se prima non furono allontanati tutti gli operai dal luogo nel quale vien dato fuoco alla carica e da tutti i luoghi che si trovino sul raggio di esplosione, eccettuate le persone incaricate della bisogna od altrettali, che però non devono eccedere il numero di dieci, che sono necessarie per attendere alle fornaci, alle caldaie a vapore, alle macchine, agli apparecchi di ventilazione, ai segnali, ai cavalli, o all'ispezione della miniera.

Il porto d'Amburgo. — Nonostante lo sciopero, che è durato un bel po', il movimento del porto d'Amburgo continua ad aumentare di anno in anno.

Il confronto fra il movimento d'oggi e quello di 15 ed anche di 20 anni fa è qualche cosa di sorprendente. Ecco i dati:

Anni	Arrivate Navi	Arrivate Tonn.	Partite Navi	Partite Tonn.
1875	5260	2,118,000	5209	2,085,000
1880	6024	2,767,000	6058	2,762,000
1885	6790	3,704,000	6798	3,712,000
1890	8176	5,203,000	8185	5,214,000
1894	9165	6,229,000	9175	6,249,000
1895	9443	6,254,000	9446	6,280,000
1896	10477	6,445,000	10371	6,300,000

In questo periodo si è duplicato il numero dei bastimenti e triplicato il tonnellaggio.

Il commercio francese nel 1896. — Ecco il prospetto riassuntivo degli scambi commerciali tra la Francia e gli altri paesi nel 1896, a confronto col 1895:

Importazioni	1896 Lire	1895 Lire		Differenza 1896
Sostanze alimentari	1,059,546,000	1,035,499,000	+	24,047,000
Materie necessarie all'industria . .	2,154,758,000	2,100,920,000	+	53,838,000
Oggetti manifatturati	622,843,000	583,480,000	+	39,363,000
Totale	3,837,147,000	3,719,899,000	+	117,248,000

Esportazioni	1896 Lire	1895 Lire		Differenza 1896
Sostanze alimentari	639,503,000	591,001,000	+	48,499,000
Materie necessarie all'industria . .	829,566,000	873,599,000	—	44,033,000
Oggetti manifatturati	1,789,420,000	1,792,578,000	—	3,158,000
Pacchi postali . .	146,154,000	116,615,000	+	29,539,000
Totale	3,404,643,000	3,373,796,000	+	30,847,000

Il commercio degli Stati Uniti. — Il commercio degli Stati Uniti nel 1896 segna un rilevante miglioramento in confronto all'anno precedente, il quale del resto aveva dato pure dei risultati soddisfacenti.

Il valore complessivo del movimento commerciale della grande Confederazione americana si è ragguagliato a dollari 1,686,434,650, presentando nell'insieme un aumento di 60 milioni di dollari; il quale è però la risultante di un aumento di ben 181 milioni nelle esportazioni e di una diminuzione di 121 milioni nelle importazioni.

Vi è stata quindi una eccedenza delle esportazioni sulle importazioni di oltre 325 milioni di dollari.

Questi risultati rappresentano un massimo che non era mai stato raggiunto. Infatti nel 1891, che fu un anno favorevolissimo al commercio americano, le esportazioni salirono a soli 970 1|2 milioni di dollari e la eccedenza di queste sulle importazioni superò di poco i 142 milioni.

Un nuovo sistema di locomozione elettrica. — I principali giornali di Londra, quali il *Times*, lo *Standard* e più estesamente di tutti il *Daily Telegraph*, non hanno che parole di lode per il nuovo omnibus elettrico, inventato dal signor Radcliffe Ward e che venne esperimentato testè in Inghilterra.

Quest'omnibus, più ampio di quelli ordinari, è conformato in tal guisa da togliere ogni causa di scosse, benchè corra senza rotaie sulla strada comune, e ciò si è ottenuto perchè il peso del veicolo e gli accumulatori elettrici stanno sopra un letto d'aria che assorbe perfettamente ogni vibrazione.

L'illuminazione è elettrica, le porte scorrevoli, le ruote bassissime: è capace di venticinque persone, quattordici delle quali stanno al coperto. I suoi accumulatori possono servire per una corsa di quaranta miglia inglesi ed è facilissimo il loro rifornimento.

Il conduttore poi è padrone assoluto d'ogni suo movimento, sia che egli voglia muovere il veicolo, o fermarlo, o girarlo, e ciò venne luminosamente dimostrato dall'esperimento compiuto, senza il minimo inconveniente, fra l'enorme movimento delle strade di Londra.

Il movimento degli affari in Inghilterra. È interessante una statistica, recentemente pubblicata dai giornali inglesi, che riassume tutti quei dati principali che danno un'idea generale del movimento degli affari in Inghilterra nel 1896. Ne diamo qualche cenno.

Le operazioni della *Clearing House* ascesero a 7,574 milioni di sterline, con una nuova diminuzione sul 1895 ragguagliata 0.2 0|0.

I risultati del commercio con l'estero segnano, per le importazioni, un valore di 412 milioni di lire sterline con l'aumento del 6 0|0; e per le esportazioni 240 milioni circa, pure in aumento del 6.2 0|0.

Il movimento della navigazione internazionale è rappresentato da 33 1|2 milioni di tonnellate all'entrata e di 38 milioni circa all'uscita; in aumento la prima del 6.8 0|0 e la seconda del 3.9 0|0.

Pel cabotaggio sono segnati 32 milioni di tonnellate all'entrata e 30 1|2 milioni all'uscita, l'una e l'altra in aumento del 2 1|2 0|0.

I prodotti alle strade ferrate ascesero a 77 1|2 milioni di lire sterline, con l'aumento del 4.2 0|0.

Infine quei cespiti di entrate pubbliche che sono il risultato del movimento degli affari, presentano tutti dei notevoli aumenti sul 1895: i prodotti delle dogane del 2.7 0|0; quelli delle accise del 25 0|0; quelli del bollo dell'1 0|0; quelli delle poste e telegrafi del 4.6 0|0.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alle Ditte Fonderia Milanese e Società degli alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni, gli appalti * per fornitura di materiali metallici d'armamento (V. *Informazioni*).

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 12 febbraio). — Colla Ditta Giacomo Mercandino, di Torino, per fornitura di mq. 6300 di tela spalmata speciale per copertura di carri e carrozze;

Colla Ditta Giorgio Nicolini e C., di Firenze, per fornitura di mq. 6300 di tela come sopra.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Rapallo — Genova (22 febbraio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di pavimentazione in pietra arenaria dei marciapiedi laterali ai corsi Italia ed Assareto e alla piazza Molfino. Importo L. 8200. Fatali a giorni 15.

Genio Militare di Genova (24 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di miglioramento del padiglione degli ufficiali e della caserma di S. Benigno. Importo L. 15.000. Cauzione provv. L. 1500.

Municipio di Roma (24 febbraio, ore 12, unico e definitivo). — Appalto triennale dei lavori per la manutenzione e restauro delle chiaviche degli acquedotti e delle fontane nella città. Importo L. 50,000. Cauz. L. 2500.

Municipio di Ceva (25 febbraio, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori per l'impianto della luce elettrica e per la manutenzione per 30 anni. Importo annuo L. 2000.

Ministero dei Lavori Pubblici (27 febbraio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dell'eseguimento di tutte le opere e provviste occorrenti per il compimento in rustico del Palazzo di Giustizia in Roma. Importo L. 9,980,000. Cauz. provv. L. 500,000. Fatali 5 marzo p. v., ore 12.

Asilo d'Infanzia di San Severo — Foggia (27 febbraio, ore 11, 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un locale per l'asilo infantile in detta città in via Solferino. Importo L. 49,858.21. Cauzione L. 3000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (16 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ampliamento delle banchine del molo nel porto mercantile di Spezia con le relative opere di sistemazione. Importo L. 284,731. Cauz. provv. L. 20,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Indocina. — L'Amministrazione dell'Indocina ha indetto l'appalto per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due reti ferroviarie da costruirsi al Tonchino nel Delta. Le offerte dovranno essere indirizzate al Segretario generale del Governo generale dell'Indocina avanti il 15 giugno 1897. I capitolati sono visibili al Ministero delle Colonie di Francia, III Divisione, Ufficio II.

Spagna. — Il 26 corrente, alle ore 3, alla Giunta dei lavori del porto di Barcellona, si addiverrà all'appalto per la fornitura di tre gru mobili a vapore della portata di 6 tonnellate. Deposito 1000 pesetas.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni (5 marzo, ore 16). — Fornitura in 2 lotti di **litantrace**: 1° Tonn. 375 grasso per fucine a L. 42 — 2° Tonn. 650 grasso per gaz-luce a L. 40.
1° Cauzione L. 1575. Consegna giorni 30.
2° » » 2600. » » 120.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

24 febbraio. — **Società « La Bielloise ».** — Assemblea generale per le ore 10 a Bruxelles, rue du Parchemin, 9.

28 febbraio. — **Tram a cavalli di Udine.** — Assemblea generale per le ore 10 nella sede della Camera di Commercio.

28 febbraio. — **Guidovia Camuna.** — Assemblea generale per le ore 14 in Lovere.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Anonima dei Tramways a vapore nella Provincia di Torino. — Obbligazioni estratte pel rimborso il 24 dicembre 1896. — Obbligazioni 5 0[0 (antiche G. Corti e C.). Serie *A*, rimborsabili il 1° ottobre 1897:

66 260 481 513 585 609 668 677 824 849
913 1023 1037 1150 1169 1231 1319 1415.

Serie *B*, rimborsabili il 1° luglio 1897:

1533 1706 1911 1927 2112 2175 2195 2232 2242 2269
2353 2491 2556 2568 2723 2862 2932.

Obbligazioni 4 1[2 0[0, rimborsabili il 1° gennaio 1897:

97 166 202 339 517 645 702 704 724 751
765 790 803 814 833 913 934 1015 1056 1090
1104 1107 1116 1150 1152 1184 1230 1361 1378 1406
1422 1451 1518 1520 1533 1539 1550 1561 1571 1587

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Febbr. 6	Febbr. 13
Azioni Ferrovie Biella		L. 508	508
» » Mediterranee		» 507.50	506
» » Meridionali		» 667.50	663
» » Pinerolo (1ª emiss.)		» 377	377
» » » (2ª »)		» 357	357
» » Secondarie Sarde		» 2›2	282
» » Sicule		» 590	599
Buoni Ferrovie Meridionali		» 541	543
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 290	290
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
» »	Gottardo 4 %	» 101.60	101.65
» »	Mediterranee 4 0[0	» 503	504
» »	Meridionali	» 306	306
» »	Meridionali Austriache	» 395	394.50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 307.50	307
» »	» 2ª emiss.	» 283.25	283
» »	Pontebba	» 459	457
» »	Sarde, serie *A*	» 298	298
» »	» serie *B*	» 292	292
» »	» 1879	» 298	298
» »	Savona	» 320	320
» »	Secondarie Sarde	» 430	430
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 470	475
» »	Tirreno	» 460	460
» »	Vittorio Emanuele	» 320.50	319.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI DICEMBRE 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	9,998.85	26,309.50	21,176.25	25,794.60	2,689.10	196.40	724.05	11,528.10	—
Piccola Velocità.	320.30	11,495.25	13,064.95	26,071.08	441.90	7.55	86.50	4,384.10	2,403.25
TOTALI	10,319.15	37,804.75	34,241.20	51,865.68	3,131.00	203.95	810.55	15,912.20	2,403.25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 3ª Decade — dal 21 al 31 Gennaio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	792,701.78	39,122.13	329,190.13	1,299,353 34	12,309.85	2,472,677.23	4,247.00
1896	755,593.92	38,610.84	307,048.83	1,136,282.42	14,748.38	2,252,284.39	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 37,107.86	+ 511.29	+ 22,141.30	+ 163,070.92	— 2,438.53	+ 220,392.84	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	2,305,673.20	110,871.94	890,634.34	3,513,558.66	39,146.05	6,859,884.19	4,247.00
1896	2,254,498.40	104,496.29	823,996.34	3,160,086.94	44,574.87	6,387,652.84	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 51,174.80	+ 6,375 65	+ 66,638.00	+ 353,471.72	— 5,428.82	+ 472,231.35	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	57,690.95	1,116.45	19,360 36	105,540 24	1,650.15	185,358.15	1,859.88
1896	54,609.53	1,079.04	17,201.25	91,679.85	2,032.50	166,602.17	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 3,081.42	+ 37.41	+ 2,159.11	+ 13,860.39	— 382.35	+ 18,755.98	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	167,546.16	3,166.44	53,268.39	302,559.21	5,464.30	532,004.50	1,859.88
1896	160,821.58	2,985.47	48,174.95	269,191.84	5,887.27	487,061.11	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 6,724.58	+ 180.97	+ 5,093.44	+ 33,367.37	— 422.97	+ 44,943.39	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
474.06	431.41	+ 42.65	1,318.36	1,226.12	+ 92.24

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disòpra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena o Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
(*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p.	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p. *Pranso*	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 20 Febbraio 1897 NUM. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

IL RIORDINAMENTO
DELLE STAZIONI FERROVIARIE DI TORINO

Completiamo le informazioni, date nel n. 4 del corrente anno, in merito all'interessante discussione fattasi presso la Società degl'Ingegneri ed Architetti di Torino sull'argomento delle stazioni ferroviarie di Torino.

Nella seduta del 10 gennaio u. s., dopo data lettura della Relazione della Commissione sul piano edilizio di Torino in rapporto al progetto della nuova stazione ferroviaria della città, il socio relatore, ingegnere Emilio Ovazza, crede opportuno d'aggiungere verbalmente le seguenti informazioni e considerazioni in appoggio alle conclusioni della Commissione:

Dopochè la Commissione ebbe formulato l'ordine del giorno, di cui nella precedente Relazione, qualche circostanza sopravvenne a mutare lo stato della questione.

Il Decreto ministeriale che sancisce la dichiarazione di pubblica utilità pei terreni rimasti inespropriati ad est della ferrovia in Valdocco, e che scadeva col 31 dicembre 1896, non risultava, a quella data, rinnovato, e pare che difficilmente possa esserlo per divergenze insorte fra Governo e Municipio (1).

È quindi grave lo stato delle cose, e ciò tanto più che non è a perfetta conoscenza degli enti interessati quello ch'è successo e che succede nelle stazioni di Torino, la cui questione non potè mai essere studiata a fondo e completamente, se non dall'Amministrazione ferroviaria.

L'avviamento ad una buona soluzione era stato favorito in principio dal rapido incremento del movimento ferroviario avvenuto nel periodo dei primi anni dell'esercizio delle grandi Società attuali, incremento che ebbe coincidenza con quello edilizio, ma che fatalmente durò poco.

La Società degl'Ingegneri, quando molto opportunamente le fu sottoposta la questione, non mancò di discuterla coll'intervento dei suoi soci più competenti, e, approvando l'ordine del giorno Casana, portò pure un contributo efficace nella quistione, e forse fu quello che determinò l'appoggio del Consiglio Municipale ai progetti della Società Mediterranea, che furono approvati dal R. Governo.

Tali progetti, che furono ispirati da una mente eletta che seppe mirabilmente conciliare l'interesse ferroviario con quello della città a cui esso porta tanto affetto, costituivano un complesso armonico, la cui esecuzione avrebbe corrisposto a tutte le legittime esigenze.

La nuova stazione di smistamento, a sud della città e fuori della cinta daziaria, venne studiata in modo da corrispondere alle esigenze ferroviarie di un centro importante per un periodo di tempo abbastanza lungo, e, per le esigenze del momento, venne nel 1888 stanziato un primo fondo di L. 1,825,000. Ma dai lavori eseguiti, per quanto notevoli, non si ottenne che un risultato limitato, essendosi omessa la linea di raccordo diretta colla ferrovia per Porta Susa. Per un momento, e cioè nel 1892, si potè sperare che tale linea potesse essere eseguita con criteri economici, approfittando dell'economia di oltre a L. 350,000, realizzata sul fondo suddetto; ma tale speranza fu vana.

Gli altri progetti della Società ferroviaria si fondavano sul concetto di abbassare in trincea od in galleria l'attuale linea di circonvallazione, a partire dall'uscita della stazione di Porta Nuova fino al corso Regina Margherita, sopprimendo la stazione di Porta Susa, salvo a sostituirla con una semplice fermata sotterranea pei treni passeggieri; ed impiantando invece una grande stazione per tutti i servizi nella zona fra il corso Regina Margherita e l'attuale stazione succursale, che in essa verrebbe incorporata.

Tali progetti, oltrechè al miglioramento del servizio ferroviario, che è pure per sè stesso un vero interesse cittadino, corrispondevano pure al massimo interesse edilizio di facilitare l'espansione dell'abitato in quella zona occidentale, ove si riscontrano le migliori condizioni igieniche ed ove la fabbricazione può svilupparsi nel modo più opportuno anche per rispetto alle comunicazioni colle altre parti della città. Tale espansione è ora ostacolata dalle grandi officine, dal carcere cellulare e dalla stazione di Porta Susa, sicchè molto limitata è la fabbricazione oltre alla barriera formata dal complesso dei suddetti impianti. Ne consegue quindi che in questi ultimi anni l'espansione edilizia si è maggiormente accentuata nella direzione meridionale, lungo le due zone limitate poste ai due lati della ferrovia di Genova, aumentando quegl'inconvenienti che ispiravano ad alcuni il concetto di sopprimere l'attuale stazione di Porta Nuova, che pure presenta tanti vantaggi per l'attuale sua posizione.

Per dare un principio di attuazione a tale concetto, che era stato favorevolmente accolto nel Consiglio Municipale, la Società ferroviaria presentava un primo progetto, pel quale il Governo approvava una spesa di L. 1,800,000, destinata all'esproprio generale dei terreni necessari per la nuova stazione settentrionale ed all'esecuzione dei lavori occorrenti per l'impianto del nuovo scalo per le merci a piccola velocità, già coordinato al piano generale della nuova stazione, da attuarsi solo quando si fosse abbassata la linea di circonvallazione. Anche su tale stanziamento si realizzò un'economia di L. 400,000 circa, ma ciò principalmente pel motivo che, per divergenze di varia natura insorte col Governo, si dovette differire l'esproprio dei terreni posti a valle della ferrovia e destinati agl'impianti del servizio viaggiatori e delle merci a grande velocità. Anche per tali espropri, nel 1892 si sperò per un momento di vedere una prossima soluzione, ma anche tale speranza tornò vana, poichè risultato ultimo fu il temuto abbandono del Decreto di esproprio, che forma oggetto della presente discussione.

(1) Vedi in fine relazione della seduta del 15 corrente.

L'azione della Società ferroviaria a favore del generale miglioramento delle nostre stazioni si estrinsecò anche in altri progetti e lavori, a cui si diede potente impulso. Tali sono le nuove grandi officine, che permisero di lasciare disponibili pel traffico le spaziose aree da esse occupate prima d'ora sul lato occidentale della stazione di Porta Nuova. Tali sono i vasti magazzini di deposito costrutti in quest'ultima stazione nei pressi di piazza Nizza, con che si liberarono pure per il servizio merci dei piazzali e locali della stazione di Porta Susa.

Eppure, ciò malgrado, una parte notevole dei vantaggi ebbe a mancare. Sgombrate le officine dalla stazione di Porta Nuova, mancarono affatto i fondi per adattare ai servizi di stazione le aree rimaste disponibili. Soppressi e trasportati, con ingenti spese, a Porta Nuova, i magazzini di Porta Susa, non si trovò modo di stanziare la piccola spesa per ampliare in essi, almeno in via transitoria, il servizio delle merci a piccola velocità, che pure ne ha così grande bisogno.

D'altra parte, la stazione di Torino Succursale, a cui si aggiunse come dipendenza il nuovo scalo di Valdocco, ed al quale ebbe ad affluire rapidamente un grande movimento di cui si dirà in appresso, venne mantenuta in condizioni affatto deplorevoli per rispetto al movimento dei treni, essendosi lasciata con un solo binario per ricovero treni di fianco ai due di corsa, che devono sempre essere tenuti liberi pel movimento generale della linea.

La causa di questa sosta nello sviluppo della sistemazione delle stazioni di Torino, la si vuole ravvisare nella crisi economica del paese ed in quella della città nostra in particolare. Quest'ultima ragione non pare per sè stessa giustificabile, poichè, malgrado le dolorose circostanze attraversate dalle nostre industrie, dal nostro commercio e dai nostri principali istituti finanziari, le cifre statistiche del movimento ferroviario assegnano alla nostra città un posto che non è certo degli ultimi fra i principali centri italiani.

A) Prodotti complessivi delle Stazioni di Torino.

Stazioni	1886-87	1887-88	1888-89	1889 90	1890-91	1891-92	1892-93	1893-94	1894 95	1895-96
Porta Nuova . . .	7,710,945	7,341,049	7,235,109	7,084,145	6,555,439	6,345,076	6,576,499	6,501,541	6,177,075	6,263,876
Porta Susa. . . .	2,061,211	2,043,226	1,980,161	1,984,328	1,700,979	1,688,156	1,652,719	1,719,315	1,715,416	1,758,588
Succursale	414,760	478,562	552,142	895,824	850,355	823,749	1,036,599	1,024,372	936,123	1,100,639
	10,186,916	9,862,837	9,767,412	9,964,297	9,106,733	8,856,981	9,265,817	9,245,228	8,828,614	9,123,103

B) Prodotti complessivi di alcuni centri principali della Rete Mediterranea.

Stazioni	1886-87	1887-88	1888-89	1889 90	1890-91	1891-92	1892-93	1893-94	1894 95	1895-96
Genova	9,669,737	9,966,773	10,367,267	11,035,417	11,145,841	11,619,335	12,500,635	12,852,544	14,503,524	15,826,641
Milano (*)	9,179,744	10,328,500	8,888,056	8,987,220	8,498,325	8,704,238	8,797,180	8,623,776	8,751,369	9,444,616
Roma (*)	8,750,652	8,808,318	7,274,318	6,857,897	6,126,617	5,795,899	6,219,508	5,733,923	5,605,185	5,704,394
Napoli (*)	5,423,884	5,552,109	5,213,012	5,286,659	5,144,853	5,085,157	4,968,991	4,641,284	4,615,976	5,011,830
Savona	2,298,803	2,573,458	2,481,722	2,550,789	2,176,798	1,838,956	2,192,633	2,119,357	2,149,556	2,232,180
Pisa (*).	2,128,011	1,991,719	1,334,731	1,309,205	1,302,110	1,242,996	1,250,492	1,187,846	1,185,169	1,168,804
Firenze (*). . . .	2,104,967	2,596,910	2,074,459	2,032,413	1,895,722	1,833,183	1,943,397	1,893,658	1,799,122	1,901,597
Sampierdarena . .	1,231,733	1,746,080	1,734,570	1,715,023	1,846.304	1,748,891	1,902,121	1,846,008	1,635,948	1,661,546
Livorno (*). . . .	1,810,524	1,786,664	1,697,483	1,665,167	1,624,565	1,607,728	1,609,546	1,560,003	1,515,345	1,609,785

NB. — Per le stazioni controssegnate con (*) che sono comuni alle due Reti, Adriatica e Mediterranea; i dati che si espongono si riferiscono alla sola Rete Mediterranea.

C) Prodotti delle Stazioni di Torino.

Esercizio	Viaggiatori	Bagagli	Merci grande vel.	Merci P.V. accelerata	Merci piccola vel.	Totali
Torino Porta Nuova.						
1886-87	—	—	—	—	—	7,710,945
1887-88	3,228,952	187,400	480,195	456,548	2,987,954	7,341,049
1888-89	3,184,212	188,380	518,768	139,962	3,203,787	7,235,109
1889-90	3,178,536	188,943	501,249	218,389	2,997,028	7,084,145
1890-91	3,084,767	177,790	461,396	213,307	2,618,179	6,555,439
1891-92	3,079,246	176,218	457,859	223,431	2,408,322	6,345,076
1892-93	3,170,789	168,175	444,221	150,542	2,642,779	6,576,499
1893-94	3,047,772	161,015	444,248	160,163	2,688,343	6,501,541
1894-95	2,960,616	161,473	402,458	182,715	2,469,813	6,177,075
1895-96	3,016,713	169,065	413,446	194,188	2,470,464	6,263,876
Torino Porta Susa.						
1886-87	—	—	—	—	—	2,061,211
1887-88	526,049	12,127	127,937	18,138	1,358,975	2,043,226
1888-89	523,290	12,597	97,651	11,277	1,335,346	1,980,161
1889 90	529,000	12,657	95,872	16,691	1,330,108	1,984,328
1890 91	494,562	11,526	87,671	16.977	1,089,243	1,700,979
1891 92	486,310	12,481	92,668	15,882	1,080,815	1,688,156
1892-93	487,608	11,138	99,803	14,624	1,039,546	1,652.719
1893-94	516,901	11,511	97,472	25,470	1,067,961	1,719,315
1894-95	521,948	12,366	102,100	26.884	1,052,118	1,715,416
1895 96	524,335	12,303	113,977	30,382	1,077,591	1,758,588
Torino Succursale.						
1886-87	—	—	—	—	—	414,760
1887-88	16,981	123	11,137	20,468	429,853	478,562
1888-89	14,769	122	13,525	28,443	495,283	552,142
1889-90	15,060	88	15,339	46,305	819,032	895,824
1890-91	16,066	96	16,385	37,341	780,467	850,355
1891-92	17,043	73	16,582	57,815	732,236	823,749
1892-93	16,471	202	22,504	48,716	948.706	1,036,599
1893-94	18,254	100	22,026	56,453	927,539	1,024,372
1894-95	20,283	127	20,791	84.915	810,007	936,123
1895-96	21,192	180	24,556	58,743	995,968	1,100,639

A comprova di ciò, basta l'esame dei due prospetti *A* e *B*, che si uniscono, nel primo dei quali venne esposto, per le tre stazioni di Torino e per il loro complesso, l'andamento degl'introiti dall'esercizio finanziario 1886-87 a quello 1895-96, e nel secondo dei quali si trovano eguali dati per alcuni dei principali centri della Rete Mediterranea. Dall'esame di tali prospetti, mentre risultano le oscillazioni prodotte dalla crisi attraversata nel decennio e la ripresa che già si accentua in alcune città, fra cui fortunatamente è compresa la nostra, torna pure evidente come la depressione da noi avvenuta sia appena maggiore di quella verificatasi a Milano, mentre fu notevolmente minore di quella di tutte le altre città principali. Quindi a buon diritto possiamo affermare che la crisi non è frutto che di circostanze passeggiere, per quanto gravi, e che, superate queste, sussistono in noi tutti gli elementi per una vigorosa ripresa.

Dopo ciò, e per formarci un concetto dei provvedimenti pei quali torna necessario d'insistere per le singole nostre stazioni, occorre studiare nei suoi dettagli il movimento verificatosi durante lo stesso decennio nelle varie categorie degl'introiti delle nostre stazioni. Esso risulta dal prospetto *C*, che pure si presenta, le cui cifre indicano gli introiti delle varie categorie.

Alla stazione di Torino P. N. si ebbero in quasi tutte le categorie delle vicende di aumenti e diminuzioni, con prevalenza però di queste ultime.

Questo però non forma motivo perchè nessun provvedimento sia necessario. Lasciando in disparte il servizio delle merci a piccola velocità, che è munito di sufficienti impianti e che si svolge abbastaza comodamente, dopochè fu liberato dalle manovre, che ora si effettuano alla stazione di smistamento, e dopochè fu sollevato di una parte notevole degli arrivi dei carboni pei gazogeni di Vanchiglia, che affluiscono alla Succursale, è invece indispensabile che si provveda a migliorare il servizio dei passeggieri e delle merci a grande velocità.

Invero, il movimento dei passeggieri non può dirsi aumentato, avendo nel 1895-96 offerto un introito di L. 3,016,713 circa in confronto di quello di L. 3,228,952, avuto nel 1885-86. Ma con ciò non è a dirsi che nulla occorra per tale servizio. Sono noti gl'importanti miglioramenti che, nell'ultimo decennio, furono introdotti nell'organizzazione dei treni passeggieri. Aumento nelle categorie dei treni, specializzazione dei loro scopi, adozione di vetture apposite, munite di apparecchi speciali di varia natura per illuminazione, riscaldamento e frenatura; migliore organizzazione nella composizione dei convogli a lungo percorso, in modo da diminuire la perdita di tempo per aggiunta o stacco di vetture nelle fermate intermedie. Tutti questi

provvedimenti indussero nella necessità di classificare, con opportuni turni, l'uso del materiale mobile, specializzandolo per varie categorie di treni, e quindi aumentare notevolmente il numero delle carrozze, malgrado non si abbia avuto un corrispondente aumento nel numero dei viaggiatori, e provvedere a che i treni vengano, durante le loro soste nelle stazioni terminali, mantenuti composti ed ordinati.

Quindi alla stazione di Porta Nuova, che è appunto una di quelle terminali, se i binari per ricovero treni passeggieri erano troppo limitati in passato, ora non sono più affatto adeguati al bisogno e tutti ricordano come nel 1884, per le esigenze speciali di movimento per l'Esposizione Nazionale, si dovette, per il ricovero dei treni, impiantare un apposito parco di vetture nella località detta del Vallino, al di là del Cavalcavia del viale Sommeiller. Anche attualmente si fa uso di tale parco, ma ciò è causa di grave disagio, dovendo ogni treno essere retrocesso di oltre un chilometro sul binario d'arrivo per trovare la sua linea di ricovero. Ora, se ciò è possibile, senza gravi inconvenienti, allorchè il movimento è limitato ed il servizio procede in condizioni regolari, non appena invece un'anormalità anche non grave si manifesta nel movimento dei treni e questi giungono con dei ritardi, non è infrequente il caso che si debbano i treni stessi trattenere a lungo all'esterno della stazione per l'incaglio recato dai treni precedenti che ingombrano i binari d'arrivo, o che stanno manovrando in regresso per ricoverarsi sulle linee su cui devono sostare fino alla corsa successiva. Da ciò le gravi perturbazioni che, di frequente, sono causa di vive e giustificate lagnanze per parte del pubblico, il quale, però, ignaro delle difficoltà che sussistono, le attribuisce ad incuria dell'Amministrazione ferroviaria e dei suoi agenti che, specialmente in tali frangenti, dànno invece le migliori prove di oculatezza e si espongono ai maggiori sacrifici.

È quindi evidente la necessità di solleciti provvedimenti che, fornendo al pubblico maggiori comodità nell'accosto ai treni e nella discesa dai medesimi, rendano di questi più sollecite e sicure le manovre di composizione e di ricovero, in modo da rimuovere gl'incagli che si oppongono alle partenze ed agli arrivi in orario. Tale necessità si renderà certo più stringente nell'occasione del maggior movimento che, con non vana lusinga, si spera di vedere sviluppare nella prossima occasione dell'Esposizione Nazionale.

A raggiungere tale scopo l'Amministrazione ferroviaria sta studiando un progetto di sistemazione della stazione, mediante il quale i treni in arrivo possano, dopo lo scarico dei passeggieri, essere, senza ritardo, retrocessi e ricoverati, per la maggior parte, su binari appositi, prossimi alla grande tettoia. Insieme a tale provvedimento il progetto in discorso comprenderà delle notevoli migliorie che più direttamente interessano i passeggieri. Costruendo in corrispondenza ai binari di partenza ed in prolungamento alla grande tettoia delle tende metalliche simili a quelle che già esistono sui binari d'arrivo, si darà modo di salire sempre al coperto anche quando i treni sono di notevole lunghezza, o quando, per esigenze di servizio, se ne debbano collocare due di seguito sullo stesso binario.

D'altra parte, all'estremo della tettoia verso piazza Carlo Felice, sarà notevolmente allargato il marciapiede di testa, accorciando di quanto occorre tutti i binari, in modo che i viaggiatori che sortono dalle sale d'aspetto si trovino subito a facile portata dei marciapiedi su cui si trovano i treni a cui devono accedere.

Trasportandosi verso l'estremo della tettoia l'uscita del pubblico che ora si trova verso il mezzo, verrà tolto il grave pericolo che corrono i viaggiatori in arrivo che discendono sui marciapiedi intermedi e che, per giungere all'uscita, devono attraversare i primi binari, quando non vogliano sobbarcarsi al disturbo di fare il lungo giro dei marciapiedi di testa.

Ai lavori descritti fin qui sommariamente e che riflettono il servizio passeggieri, dovranno andare uniti altri pei quali il servizio delle merci a grande velocità possa concentrarsi nei piazzali e locali verso via Sacchi che vennero sgombrati dalle Officine ed in parte dei quali venne, in via transitoria, impiantato l'Ufficio postale, che ha diretta attinenza colla ferrovia.

In tal modo si potrà dare a tale servizio merci un impianto più razionale e vasto, togliendolo dai locali ove si disimpegna attualmente nel fabbricato passeggieri, con grave incomodo per la poco buona disposizione, perchè addossato ed amalgamato al servizio dei passeggieri, a cui arreca non piccolo incaglio. I locali del fabbricato che così risulteranno disponibili, potranno essere più acconciamente utilizzati per un miglior servizio dei bagagli, delle poste, e per altre esigenze del pubblico viaggiante.

Il complesso dei provvedimenti importerà una spesa relativamente limitata, e giova sperare che un equo apprezzamento dei reali bisogn segnalati ed una legittima influenza esercitata dalle Amministrazion e dalle persone a cui spetta la tutela degl'interessi cittadini, varrà a persuadere il R. Governo ad accordare in tempo utile l'occorrente stanziamento.

L'esame del prospetto *C*, per quanto riflette la stazione di Porta Susa, dimostra che la medesima ebbe a subire vicissitudini analoghe a quelle verificatesi a Porta Nuova, e per essa è meno sostenibile l'urgenza di provvedimenti, tanto più se si riesca a far prevalere il concetto della sua soppressione e del completamento della nuova stazione settentrionale.

Siccome però le condizioni dello Scalo merci piccola velocità sono tuttora poco agevoli, giova sperare che, allorquando la ripresa del movimento, già felicemente ravviata, abbia ad accentuarsi maggiormente, non verranno negate le limitate spese che possono occorrere per utilizzare, almeno con provvedimenti transitori, nell'interesse del commercio, i piazzali e fabbricati ora inoperosi pel trasporto altrove dei magazzini sociali.

Restano per ultimo a considerarsi nel prospetto *C* le cifre che concernono la stazione succursale, cifre che in realtà sono le più interessanti e tali da destare in molti la più lieta sorpresa.

Alla detta stazione, ove solo il 13 maggio 1883 fu riattivato il servizio delle merci a grande e a piccola velocita, il movimento dei viaggiatori non ebbe mai notevole importanza, per la circostanza che adesso fanno fermata pochi treni passeggieri, fra quelli delle ultime categorie. Tuttavia l'introito annuo per tale titolo nell'ultimo decennio aumentava da L. 16,781 a L. 21,192. Il servizio delle merci a grande velocità invece subiva il notevole incremento da L. 11,137 a L. 24,556, dovuto alla creazione in quella regione di molte piccole industrie, e ciò malgrado che gl'impianti che tale stazione possiede per tale servizio siano affatto irrisori ed obblighino a tenere la maggior parte dei colli depositati allo scoperto lungo i marciapiedi.

La circostanza più interessante si verifica nel movimento delle merci a piccola velocità, che dal minimo introito di L. 429,853 nel 1887-88, giunse a L. 995,968 nel 1895 96.

L'incremento non avvenne in modo graduale, ma ebbe uh primo e più potente impulso nel 1880, anno in cui detto Scalo cessò dall'essere considerato come una dipendenza di Porta Susa, e quindi fu soppresso l'aggravio di una sopratassa speciale dovuta a tale dipendenza.

Un secondo impulso si verificò nel 1890, quando fu aperto lo Scalo di Valdocco, dipendente dalla stessa stazione Succursale, ed allo Scalo stesso si diressero gradualmente dalle Società del Gaz i carboni che esse devono ritirare alle Officine di Borgo Dora.

Malgrado le favorevoli circostanze suaccennate, in virtù delle quali l'introito complessivo della stazione Succursale s'accrebbe nel decennio di oltre il 165 per cento, come già si è accennato in addietro, la stazione stessa si trova tuttora nelle condizioni più deplorevoli per quanto riguarda il ricovero dei treni, mancando affatto per tale scopo un'estesa di binari speciali che sia adeguata all'estesa della fronte di carico e scarico di cui si dispone.

D'altra parte il rapido movimento del servizio merci in quella stazione starebbe a dimostrare quanto fossero oculate le previsioni di chi ispirava l'ampliamento di quello Scalo, e, fortemente volendolo, seppe ottenere l'approvazione del progetto e con essa i primi fondi occorrenti.

Giova poi ricordare come la prossima attivazione del binario di raccordo che la Società della Ferrovia di Lanzo sta costruendo fra la propria stazione di Porta Palazzo ed i gazogeni di Borgo Dora e che potrà pure servire direttamente molti degl'importanti stabilimenti industriali di quella regione, non potrà che aumentare notevolmente e rapidamente l'affluenza dei vagoni in arrivo alla Succursale senza che i medesimi debbano subire le operazioni di carico e scarico. Quindi, se, per un tempo relativamente lungo, i binari della Succursale destinati a tali operazioni saranno ancora sufficienti e potranno ancora sopperire ad ulteriore aumento nella quantità delle merci che faranno capo direttamente a quella stazione, è invece a prevedersi che si accresceranno rapidamente gl'imbarazzi per ricevere i carri che faranno i servizi dei gazogeni e degli stabilimenti di Borgo Dora.

Potrà quindi dirsi non urgente l'impianto del servizio passeggieri della nuova stazione settentrionale, ma si imporrà certamente in breve il completamento di essa nei rispetti del movimento dei treni, e, ove a ciò si voglia porre ostacolo, sarà come se si volesse negare l'evidenza di un movimento che così spontaneamente si è sviluppato in quella regione, ed in proporzioni tali di cui si hanno pochi altri esempi così luminosi nelle nostre stazioni italiane.

Riassumendo, pare non si possa negare come i progetti di massima che nel 1888 vennero presentati dalla Rete Mediterranea corrispondevano alle vere esigenze ferroviarie convenientemente armonizzanti con quelle edilizie, ed il R. Governo, approvando i piani di massima ed erogando dei fondi cospicui per l'attuazione dei lavori più urgenti compresi in tali progetti, assumeva solenne obbligo morale di dare ai medesimi piena ed intera attuazione. Se è ammissibile una discussione snlla durata del periodo entro cui tale attuazione deve essere compiuta, specialmente in relazione ai mezzi disponibili, ed è quindi ragionevole che si conceda una dilazione quando tali mezzi facciano difetto, non per qussto cessa l'obbligo nel Governo di astenersi da qualsiasi atto che accenni all'abbandono di

un impegno preso in modo così solenne con una città ragguardevole come la nostra Torino, la quale non fu mai seconda ad alcun'altra nel contribuire con tutte le sue forze alle esigenze del bene generale del paese.

Legittima sarà quindi ogni azione che le Autorità cittadine e i Rappresentanti del paese vorranno esercitare in tal senso, e sarà certo di valido ausilio il voto autorevole che in materia si invoca dalla Società nostra.

Dopo tali schiarimenti, il socio ingegnere Vicarj, nella considerazione dell'ora tarda e dell'importante argomento, propose che la discussione e la votazione dell'ordine del giorno venissero protratte ad altra seduta.

La discussione venne ripresa nella sera del 15 corrente, e l'ingegnere Ovazza, premesse alcune dichiarazioni sulla materia dei dati statistici da lui forniti, informò che il termine fissato dal Decreto di esproprio pei terreni di Valdocco venne prolungato di sei mesi a partire dal 1° gennaio 1897, rilevando come con ciò sia stata mantenuta la possibilità d'un accordo fra Governo e Municipio allo scopo di evitare un pregiudizio alla definitiva costruzione della stazione di Valdocco. Ciò premesso, e pur insistendo sulla necessità che si facciano voti perchè sia mantenuto inalterato il concetto del riordino generale delle stazioni con abbassamento della linea di circonvallazione, egli fece pur rilevare la somma convenienza che si provveda intanto alle più urgenti esigenze della stazione di Torino P. N. e della Succursale, e che perciò abbia da emettersi dalla Società un voto da comprendersi nell'ordine del giorno proposto dalla Commissione; formulò perciò l'aggiunta ch'egli trovò di proporre al riguardo.

Seguì una discussione a cui presero parte i soci ingegneri Strada, Losio, Amoretti, Casana e Vicarj per schiarimenti e dilucidazioni che vennero forniti dal signor Presidente, ing. Frescot, e dal relatore ing. Ovazza; ed accettatasi una proposta dell'ing. Vicarj perchè abbiasi a comprendere nell'ordine del giorno un inciso che affermi la conservazione di un servizio pei passeggieri e pei bagagli nella località dell'attuale stazione di Porta Susa, venne dall'Assemblea votato all'unanimità l'ordine del giorno seguente:

« La Società degli Ingegneri e degli Architetti in To- » rino:

« Sentito il rapporto fatto dalla Commissione nominata » dal signor Presidente, per l'esame della questione del » piano edilizio della città di Torino, in rapporto al pro- » getto della nuova stazione ferroviaria della Città ed alla » sistemazione delle esistenti, conferma pienamente, per » quanto non hanno avuto esecuzione, i voti già espressi » nella seduta del 4 luglio 1887;

« Tenuto conto delle esigenze commerciali ed indu- » striali della Città, il cui risveglio è ormai evidente, nonchè » delle imperiose esigenze edilizie, che impongono di non » tenere più a lungo in sospeso le modalità di fabbrica- » zione in una cospicua regione della Città; tenuto fermo » che si debba mantenere nella località dell'attuale stazione » di Porta Susa un servizio per i passeggieri ed i bagagli;

« Fa voti perchè dal R. Governo venga confermato » l'impegno di completare la stazione settentrionale secondo » i progetti ammessi (il quale impegno fu già moralmente » sanzionato coi lavori eseguiti), e conseguentemente di ef- » fettuare l'abbassamento della linea di circonvallazione, ed » intanto, mediante accordi col Municipio, vengano effet- » tuati gli espropri occorrenti a completare l'area destinata » alla nuova stazione, e sia dal Municipio iniziata e prose- » guita, a misura del bisogno, la sistemazione delle piazze e » strade pubbliche, secondo il piano regolatore approvato in » relazione all'impianto della nuova stazione;

« Inoltre, sentiti i maggiori schiarimenti forniti dal Re- » latore, in merito alle condizioni delle stazioni come sono » attualmente costituite, ed al movimento che nelle mede- » sime si verifica, fa pure voto:

« 1° Perchè alla stazione succursale, a cui è aggregato » lo scalo di Valdocco, vengano d'urgenza attuati i prov- » vedimenti che sono indispensabili per sopperire alla stra- » ordinaria affluenza di merci che in essa si verifica da al- » cuni anni e che va giornalmente aumentando, coordinando » i lavori a farsi al piano generale approvato per la nuova » stazione di Valdocco;

« 2° Perchè alla stazione di Torino Porta Nuova si » provveda, prima dell'apertura dell'Esposizione Nazionale » del 1898, all'attuazione di quelle migliorle al servizio dei » passeggieri e delle merci, di cui da molti anni si prova » il bisogno, utilizzando opportunamente le aree ed i fab- » bricati che sono rimasti disponibili col trasporto delle » grandi officine presso la stazione di Porta Susa ».

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione - Esercizio 1895-96

(*Continuazione e fine — Vedi N. 6*).

V. — Situazione finanziaria.

La somma disponibile in cassa al 30 giugno 1896 ammonta alla cifra di lire 3,407,861.94, come dalla seguente dimostrazione:

Incassi.

Capitale sociale	L.	20,000,000 —
Obbligazioni sociali 4 0/0 in circolazione	»	85,979,500 —
Fondi di riserva statutari . . .	»	2,127,116.25
Fondi speciali pel mantenimento, miglioramento ed aumento della proprietà	»	6,908,543.48
Fondi delle istituzioni di previdenza pel personale	»	3,694,780.36
Creditori diversi	»	16,351,631.12
Utili dell'esercizio	»	1,535,055.58
Totale degli incassi	L.	136,596,626.79

Erogazioni.

Importo del materiale, degli approvigionamenti e dei lavori in corso nelle officine . . .	L.	19,136,668.23
Spese di fondazione .	»	149,914.61
Lavori e provviste per conto dello Stato:		
Studi per le ferrovie complementari e lavori di miglioramento ed assetto delle linee . .	»	207,148.98
Acquisto di nuovo materiale rotabile . .	»	36,636.05
Costruzione di nuove linee	»	98,772,471.75
Lavori e provviste in attesa di approvazione .	»	1,450,798.41
Debitori diversi .	»	13,435,126.82

Totale delle erogazioni L. 133,188,764.85

Resta, come sopra è detto, la somma di L. 3,407,861.94 la quale costituisce la rimanenza in cassa e presso le Banche alla data del 30 giugno 1896.

Si ritiene opportuno notare che non figura in questo esercizio, fra gl'incassi, il fondo, che negli anni precedenti ci veniva fatto dal Governo pel servizio delle sue obbligazioni 3 0/0, e ciò per essere stata la nostra Società esonerata dall'anzidetto servizio, giusta la deliberazione da voi presa nell'assemblea del 30 novembre 1895.

VI. — Utili della gestione e proposta per la loro ripartizione.

Il provento complessivo dell'esercizio è stato di	L.	14,662,456.46
dal quale deducendo le spese in .	»	13,202,791.34
Resta l'utile netto della gestione in	L.	1,459,665.12

Di questa somma, 1|20 spetta al fondo di riserva ordinario . . . . »		72,983.25
e quindi l'utile ripartibile si riduce a L.		1,386,681.87
Essendo già stato distribuito in due acconti semestrali il 5 per cento sul capitale impiegato nell'esercizio . . . . »		750,000 —
Restano L.		636,681.87
Giusta l'art. 58 dello Statuto, 1|10 di questa somma dev'essere prelevato pel fondo di riserva straordinario e cioè L.	63,668.18	
12|100 sulle residuali lire 573,013.69 devono essere messi a disposizione del Consiglio per essere ripartiti fra gli amministratori, il direttore generale ed i capi servizio . . . »	68,761.64	
		132,429.82
Restano L.		504,252.05
ed aggiungendo il residuo utile dell'esercizio precedente . . . . . »		75,390.46
si ottiene la somma complessiva di L.		579,642.51

della quale vi proponiamo la seguente ripartizione:

L. 300,000 — da distribuirsi in aumento del dividendo,
» 250,000 — da portarsi alla riserva straordinaria, e
» 29,642.51 da riportarsi a conto nuovo.

Queste proposte vi permettono di assegnare ai fondi di riserva ordinario e straordinario lire 386,651.43, portandoli così a lire 2,513,767.68 e di continuare a distribuire come nei sei anni precedenti L. 32.50 per azione.

Il bilancio dello scorso anno rispecchia una situazione affatto normale: nessuna variazione è avvenuta nella lunghezza della rete, nessun evento straordinario ha influito sui prodotti o sulle spese: il risultato che presenta è quindi confortante.

Esso dimostra infatti che i prodotti dell'esercizio ferroviario non solo bastano a coprire tutte le spese occorrenti per il regolare svolgimento della nostra impresa e per l'osservanza degli impegni verso gli obbligazionisti nostri creditori, anche se l'aggio dovesse persistere in una misura elevata, ma lasciano ancora un margine sufficiente ad una equa remunerazione del capitale ed alla costituzione di adeguate riserve destinate a far fronte, secondo lo Statuto, alle spese del tutto imprevedute e ad eventuali deficienze degli utili.

Il risultato dello scorso esercizio conferma pertanto l'apprezzamento più volte manifestatovi nelle precedenti relazioni sulla situazioe soddisfacente della nostra Società, e non ci fa dubitare che darete volentieri il vostro voto così al bilancio ed al conto proventi ed oneri che vi presentiamo, come alla proposta per la ripartizione degli utili.

In conseguenza della rinnovazione parziale del Consiglio, voluta dallo Statuto, siete chiamati ad eleggere cinque Consiglieri.

Gli Amministratori uscenti di carica sono i signori: Cavaliere avv. Alberto Ameglio; comm. Gaetano Bacci; cavaliere avv. Gio. Battista Marchesini; comm. ing. Giovanni Marsaglia; conte Alberto Miglioretti.

Dovete anche nominare cinque Sindaci effettivi e due supplenti.

Escono di carica i Sindaci effettivi: Comm. Letterio Bonanno; cav. avv. Carlo Grillo, cav. avv. Ulisse Manara; cav. Domenico Piazzi Montanaro; signor Giuseppe Robbo; ed i Sindaci supplenti: cav. avv. Lorenzo Pareti; signor Adolfo Perelli.

Come vi è noto i Consiglieri e Sindaci uscenti di carica sono rieleggibili.

RELAZIONE DEI SINDACI.

Signori,

In esecuzione del mandato che ci avete conferito, ci teniamo onorati di presentarvi, adempiendo all'obbligo impostoci dal Codice di commercio e dallo Statuto sociale, la nostra Relazione circa i risultamenti dell'esame da noi fatto sul Bilancio ora presentatovi e sulla tenuta amministrazione.

Nei frequenti ed improvvisi riscontri delle Casse sociali, che ad opportuni intervalli abbiamo compiuto durante il decorso esercizio, abbiamo con la scorta dei libri sociali constatata l'esistenza delle somme e riconosciuti i titoli di qualunque specie depositati presso la Società. Nell'esame dei libri sociali e nelle verifiche dei lavori della Ragioneria, esame e verifiche pure da noi periodicamente effettuati, abbiamo sempre constatato tutto procedere regolarmente, come risulta dai verbali da noi trasmessi all'onorevole Direzione Generale.

La forma del Bilancio, che ora è a voi presentato, fu dall'onorevole Consiglio d'amministrazione d'accordo con noi stabilita. Essa nella sua chiarezza e semplicità ci dispensa dal ripetere qui un esame delle singole partite, tanto più che nessuna notevole innovazione ebbe luogo in confronto dell'ultimo Bilancio da voi approvato. Solo, crediamo dover nostro di dichiararvi che ogni singola partita di questo bilancio fu da noi diligentemente esaminata e messa a raffronto coi dati contabili dei libri sociali, e trovata in perfetta corrispondenza coi medesimi. E ci piace pure di segnalarvi l'incremento costante e notevole dei fondi di riserva statutari, ai quali voi avete voluto — e così lodevolmente — che fosse fatta una sì larga parte; ed i quali, destinati come sono a far fronte ad ogni impreveduto evento veramente danno all'impresa vostra una solidità e una stabilità, delle quali a tutta ragione dovete essere ben soddisfatti.

Come già per gli esercizi precedenti, così per l'esercizio chiuso alla fine del giugno u. s., reputiamo utile, anche nell'intendimento di continuare opportuni confronti, fermarci ai risultamenti del bilancio dal punto di vista dei proventi ed oneri della gestione sociale.

I prodotti lordi diretti ed indiretti della rete principale e delle linee complementari ammontano a L. 10,017,475.38, con una differenza in più rispetto al precedente esercizio di L. 555,548.42. Aggiungendo al totale dei prodotti lordi i compensi per l'esercizio delle linee complementari, in E. 3,673,506.08; il corrispettivo, depurato dalla tassa di ricchezza mobile, per l'uso del materiale rotabile e d'esercizio e del materiale di navigazione nello stretto di Messina, in L. 742,377.86; e gl'introiti a rimborso di spesa, in lire 229,097.14, si ottiene il totale degli introiti, che ammonta a lire 14,662,456.46, la quale somma, confrontata con quella corrispondente del precedente esercizio, ci presenta un'eccedenza di lire 1,403,356.44.

Le spese generali d'amministrazione e d'esercizio ascendono a lire 9,391,404.70, con una differenza in più, rispetto al precedente esercizio, di lire 704,040.96. A quelle spese aggiungendo: la quota e i prodotti spettanti allo Stato, in L. 2,146,125.64; i versamenti ai fondi di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali e per corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e d'esercizio, in L. 1,480,482.25; le commissioni, cambi, interessi, ecc., in L. 168,121.57, e 1\|10 delle spese di fondazione, in L. 16,657.18, si ottiene la somma di L. 13,202,791.34, la quale rappresenta il complesso degli oneri dell'esercizio sociale testè decorso. Gli utili netti del quale esercizio ascendono perciò (lire 14,662,456.46 — 13,202,791.34) a L. 1,459,665.12, con una differenza in più, rispetto all'esercizio precedente, di L. 10,381.05.

Degli utili netti della gestione, 1\|20 spetta al fondo di riserva ordinario, quindi l'utile ripartibile si riduce a lire 1,386,681.87; e, poichè è già stato distribuito in due acconti semestrali il 5 0\|0 sul capitale impiegato nell'esercizio, ossiano L. 750,000, restano L. 636,681.87, e, fatti i prelevamenti stabiliti nell'articolo 58 dello Statuto sociale, L. 504,252.05. Aggiungendo a questa somma il residuo utile dell'esercizio precedente, in L. 75,390.46, si ottiene la complessiva somma di L. 579,642.51, la quale rappresenta l'utile oggi effettivamente ripartibile.

Il benemerito vostro Consiglio d'amministrazione vi pro-

pone di distribuire questa somma così: L. 300,000 in aumento del dividendo, L. 250,000 alla riserva straordinaria, L. 29,642.51 a conto nuovo; e noi, persuasi che una tale proposta è frutto di una saggia ed encomiabile previdenza, nell'invitarvi che facciamo ad approvare il Bilancio a voi presentato, vi chiediamo pure di accettare la proposta ripartizione degli utili.

Roma, il 12 novembre 1896.

I Sindaci:
LETTERIO BONANNO — CARLO GRILLO
ULISSE MANARA — DOMENICO PIAZZI-MONTANARO
GIUSEPPE ROBBO.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Rezzato-Vobarno.

(Prove di resistenza e visita di ricognizione del tronco Rezzato-Termini).

Il giorno 13 corrente ebbero luogo le prove di resistenza dei ponti in ferro del tronco Rezzato-Termini della linea Rezzato-Vobarno, da parte dell'Ispettore governativo cavaliere Sapegno assistito dall'ing. Mazzanesi.

Presenziavano le operazioni per la Società della ferrovia Rezzato-Vobarno il cav. Sebatti, l'ing. Giordani e l'ingegnere Corniani.

I detti ponti sotto il peso di potenti locomotive (quello di Gavardo ne sosteneva tre) dettero una freccia d'inflessione minore di quella teorica, risultando quindi essere sufficientemente solidi.

Il 17 corrente poi per incarico del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, l'Ispettore superiore, commendatore ing. Gabriele Bussi, ha proceduto, in concorso col R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Milano, cavaliere Leonida Spreafico, alla visita di ricognizione del detto tronco, allo scopo di constatare se il medesimo si trova in condizione da poter essere aperto al pubblico servizio.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(Stato dei lavori al 1° gennaio 1897).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 520,615. Parte eseguita in iscavo m³ 522,742. Totale m³ 1,043,357. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 23,265. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 30,868. Totale m³ 54,133. Movimento complessivo m³ 1,097,490. Il lavoro eseguito corrisponde a 93[100 del totale, con l'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 103 sono ultimate; N. 40 in costruzione; e N. 4 non ancora iniziate. Durante il mese si è lavorato in 8 opere maggiori, ed in una delle minori. Il lavoro eseguito nel mese non arriva a 1[100 del totale, per cui si ritiene la percentuale del mese precedente 95[100.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate, N. 11 della lunghezza complessiva di m. 7175. In costruzione N. 6, della lunghezza complessiva di m. 2958, e di questi si trovano eseguiti m. 2772. Il lavoro eseguito corrisponde a 97[100 del totale, con un aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Nel mese si è lavorato in soli due fabbricati in stazione di Potenza Superiore. Il lavoro eseguito nel mese non raggiungendo 1[100 del totale, si ritiene la percentuale del mese precedente 76[100.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato: si ritiene la percentuale del mese precedente 98[100.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito: 75[100 del totale, con un aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Se ne hanno: N. 81 ultimate e N. 24 in costruzione. Nel mese si è lavorato in 14.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese: m. 2390 di massicciata in 1° strato; m. 300 di massicciata in 2° strato. Nulla di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato m. l. 20210. Massicciata 2° strato m. l. 2700. Posa m. l. 6,665.

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 1344,985. Parte eseguita: in iscavo m³ 941,755. Totale m³ 2,286,740. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 17,520. Parte da eseguirsi: in iscavo m³ 6950. Totale m³ 24,470. Movimento complessivo m³ 2311,210. Il lavoro eseguito nel mese (m³ 2500 di rialzo e 800 di scavo) non raggiungendo un centesimo del totale, si porta la percentuale 99[100 del mese scorso.

b) Opere d'arte. — Nel mese si è lavorato in una sola opera maggiore, ultimandola. Nell'insieme si hanno N. 337 opere (fra maggiori e minori,) ultimate; e N. 3 in costruzione. Il lavoro eseguito corrisponde a 99[100 del totale, come nel mese precedente.

c) Gallerie. — Sono tutte ultimate. La loro lunghezza complessiva somma a m. 209994.71.

c¹) Gallerie di difesa contro le valanghe di neve. — Non si è lavorato. Iniziati i lavori di fondazione, come nel mese precedente.

d) Stazioni. — Si è lavorato nei fabbricati delle stazioni S. Pietro Avellana, e Carovilli Agnone. Nell'insieme si hanno: N. 9 stazioni con i fabbricati ultimati, e N. 7 con i fabbricati in corso di costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 94[100 del totale, con un aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato nel mese in 4 soli caselli, eseguendo opere di finimento. Complessivamente si hanno: N. 76 case ultimate, e N. 21 in costruzione. Il lavoro eseguito corrisponde a 98[100 del totale coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 85[100 del totale; coll'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese ml. 3230 di massicciata in 1° strato, 3700 di 2° strato; e 2640 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato ml. 94,400. Massicciata 2° strato ml. 56,200. Posa ml. 64,940. (Posa da eseguirsi ml. 37160).

><

Progetto di linee economiche nelle provincie di Cosenza e Catanzaro.

Siamo informati che i signori ing. Eugenio Galli e Pietro Mussicchi hanno presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per interessarlo ad emanare le opportune provvidenze affinchè sia loro concesso, a seconda delle leggi vigenti, di fare gli studi di campagna nelle provincie di

Cosenza e di Catanzaro, necessari per un progetto di massima che essi hanno in animo di redigere per una linea a scartamento ridotto da Paola a Cosenza e da Cosenza per l'altipiano della Sila e per S. Giovanni in Fiore al Porto Cotrone con diramazioni a Bocca di Piazza, ad Acri per la Sila Greca e dalla Valle del Neto a Mesuraca.

><

Per la costruzione di due carrozze di lusso da figurare nell'Esposizione di Torino nel 1898.

Sappiamo che la Ditta Fratelli Diatto di Torino, allo scopo di contribuire al buon successo dell'Esposizione nazionale che si terrà nel prossimo anno in Torino e portare a quella Mostra il maggior concorso possibile, ha rivolte istanze al Ministero del Lavori Pubblici affinchè voglia accordarle la facoltà di costruire due carrozze di lusso da essere esposte alla Mostra medesima; e cioè un saloncino ed una carrozza mista di 1ª e 2ª classe a corridoio e terrazzini chiusi, come quelle state recentemente appaltate dalle Ferrovie Meridionali, e da adibirsi al servizio dei treni direttissimi Roma-Berlino. Naturalmente le due carrozze in questione dovrebbero essere costruite per conto dello Stato; ma però la Ditta si rimette fin d'ora, per quanto concerne il pagamento delle medesime, a quanto crederà di fare il Ministero, il quale vi potrà provvedere quando avrà disponibili gli occorrenti fondi in bilancio.

><

Ferrovie Nord-Milano.
(Forniture di materiale mobile).

La Direzione delle Ferrovie Nord-Milano ha aggiudicate le seguenti forniture di materiale mobile:

1. Alla ditta Costruzioni Meccaniche di Saronno, 2 locomotive per merci, consegna per il 1º luglio p. v;
2. Alla ditta Grondona-Comi e Comp. di Milano, 10 vetture di terza classe da 60 posti ciascuna, consegna per il primo luglio p. v.;
3. Alla ditta « L'Industrie » di Louvain, 50 carri merci coperti della portata di 12 tonnellate, consegna in aprile e maggio p. v.

><

Regolamento sulle tramwie e ferrovie economiche.

La Commissione nominata per la formazione del Regolamento sulle tramwie e ferrovie economiche, in esecuzione della legge 27 dicembre 1896, N. 561, si è riunita in questi giorni ed ha nominato una Sotto-Commissione che dovrà proporre al più presto tale Regolamento.

Tale Sotto-Commissione è composta del Direttore generale dei Ponti e Strade e degli ingegneri comm. Rossi e cav. Zacchi.

><

Promozioni nel R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Con Reale Decreto del 31 gennaio u. s., testè registrato alla Corte dei Conti, sono stati promossi alla 1ª classe i seguenti Ispettori allievi di 2ª classe nel Regio Ispettorato delle Strade Ferrate: 1. Albasio ing. Romolo; 2. Giorelli ing. Federico; 3. Celeri ing. Ferruccio; 4. Vistarini ingegnere Attilio; 5. Ferrari ing. Francesco; 6. Barbèri ingegnere Paolo; 7. Cotta-Ramusino ing. Giuseppe; 8. Masserizzi ing. Aurelio; 9. Perona ing. Giovanni Goffredo.

><

Conferenza per facilitare le spedizioni di ortaglie da Bosa a Cagliari ed al Golfo degli Aranci.

Il giorno 5 del corrente mese si tenne una Conferenza in Cagliari fra un rappresentante della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ed un rappresentante della Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, allo scopo di venire ad un accordo per facilitare le spedizioni di ortaglie e frutta fresche dalla stazione di Bosa a Cagliari ed al Golfo degli Aranci. La Compagnia Reale proporrà anche facilitazioni analoghe a quelle come sopra concordate pei trasporti a piccola velocità accelerata delle merci preindicate da Macomer e Sassari al Golfo degli Aranci, da valere anche in servizio cumulativo.

><

Commissione per la direzione dei servizi della stazione marittima di Venezia.

Siamo informati che è intendimento di S. E. il Ministro del Lavori Pubblici, di istituire anche a Venezia, come a Genova, una Commissione permanente per la direzione dei servizi della Stazione marittima.

><

Pel servizio cumulativo delle ferrovie secondarie colle grandi linee.

Molti commercianti ed industriali di Como e di Varese, hanno rimesso al Ministero di Agricoltura e Commercio un loro Memoriale diretto a dimostrare la opportunità di studiare un migliore ordinamento del servizio cumulativo delle ferrovie secondarie con le grandi.

A proposito di tale memoriale sappiamo che la Camera di commercio di Milano ne ha approvato le conclusioni, con le quali si propone: 1º che tutte le stazioni ferroviarie del Regno, quand'anche situate in una stessa località, ed appartenenti a Società diverse, debbano accettare trasporti per qualunque destinazione situata in altra linea o rete nazionale e non servita direttamente dalla Società mittente; 2º che i trasporti da una stazione ferroviaria qualsiasi del territorio nazionale, destinati a stazione ferroviaria di linea e rete diversa dalla mittente e da questa non direttamente servita, debbano normalmente seguire la via più breve, la quale deve anche risultare la più economica pel pubblico; 3º che le tariffe locali, quando non hanno per condizione che le merci siano dirette a località tassativamente specificate siano, di diritto, applicabili a tutti i trasporti in servizio cumulativo ferroviario italiano.

><

Istanza per una quarta corsa da Bricherasio a Barge.

Le Amministrazioni Comunali di Barge, Bagnolo, Campiglione e Fenile, in provincia di Cuneo, hanno cumulativamente presentata una petizione al Ministero dei Lavori Pubblici, intesa ad ottenere che sia attivata una quarta corsa di treni sulla linea ferroviaria da Bricherasio a Barge.

><

Per le corrispondenze ferroviarie tra Felizzano, Asti e Alessandria.

Il Comune di Felizzano ha trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici una Memoria allo scopo di ottenere un miglioramento nelle corrispondenze ferroviarie che interessano il Comune stesso, interessando perchè sia concesso il servizio dei passeggieri per Asti ed Alessandria coi treni facoltativi N. 2010, 2016, 2020 da una parte, e N. 2001 e 2005 dall'altra.

><

Pel Congresso della Società Botanica Italiana a Firenze.

Nella prima quindicina del mese di maggio p. v. avrà luogo a Firenze la riunione generale della Società Botanica Italiana. Il Comitato all'uopo istituito, ha avanzata istanza al R. Ispettorato delle Strade ferrate affinchè siano concedute le consuete riduzioni delle tariffe pei trasporti in ferrovie e sulle linee marittime della Navigazione generale italiana, in favore delle persone che prenderanno parte al Congresso suddetto.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 4 del corrente mese ebbero luogo, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, le seguenti gare a licitazione privata, per l'appalto di ferri minuti d'armamento:

1. Gara per la fornitura di N. 62,500 piastre in ferro colato intermedie a fori circolari di primo tipo, con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di kg. 125,000. Le Ditte invitate alla gara furono 5, le quali tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria la Ditta Società Ligure Metallurgica di Genova, al prezzo di L. 310 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Sestri Ponente;

2. Gara per la fornitura di N. 10,500 stecche d'acciaio dolce a corniera per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di chilogrammi 84,000. Di 5 Ditte invitate alla gara, presentarono offerta in 4. Rimase aggiudicataria la Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri al prezzo di L. 320 ogni mille chilogrammi di merce, resa franca su vagone in stazione di Voltri;

3. Gara per l'appalto della fornitura di 3200 piastre speciali di giunzione in ferro colato, per armamento del tipo preindicato, del peso totale approssimativo di chilogrammi 48,900. Tutte le 5 Ditte invitate alla gara hanno presentata la loro offerta; ed è rimasta deliberataria la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 380 per tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Savona;

4. Gara per la fornitura di N. 21,500 chiavarde a becco per armamento del tipo preindicato, del peso totale approssimativo di kg. 17,200. Sono state invitate 6 Ditte, ed hanno concorso 5. E' rimasta aggiudicataria la Ditta Pozzi Giuseppe di Milano, al prezzo di L. 438 per ogni 1000 kg. di merce, resa franca su carretto nel magazzino sociale del materiale fisso in Milano.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato a dato il suo parere sul collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Ignoli per la costruzione delle briglie a valle del ponte sull'Enza nella linea da Piacenza a Bologna, e su di una transazione concordata in ordine ai maggiori compensi richiesti dalla Impresa stessa, in dipendenza dell'esecuzione dei lavori dei quali è questione.

Lo stesso Consiglio ha ritenuto che possa approvarsi una proposta fatta dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali per la fornitura in opera di m. c. 3837 di pietrisco pel completamento della massicciata sul tronco da Fabriano a Pergola, nella linea da Fabriano a Sant'Arcangelo, e pel pagamento di m. c. 447 di pietrisco, già provvisto, con la spesa totale di L. 16,000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo consenso:

1. Alla proposta di proroga per nove mesi della concessione di cui fruisce la ditta Meyer e Gloor pel trasporto delle merci da Chiasso-Transito a Venezia-marittima;

2. Alla proposta di facilitazione a favore della ditta Trise di poter inoltrare le proprie spedizioni di pesce fresco da Chioggia a Napoli per via di Bologna, servendosi dei treni diretti, verso pagamento della sovratassa del 50[100;

3. Alle modificazioni alla condizione *b*) della serie B. della tariffa N. 601 P. V. rese necessarie dalla nuova dizione dell'art. 107 delle tariffe, testè approvata;

4. Alla rinnovazione, per tutto il corrente anno, della concessione per trasporti di acido solforico a vagone completo in partenza dalla stazione di Pescia, a favore della ditta Ferruccio Marchi;

5. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni, della concessione di cui fruiva la Società Ligure-Lombarda per trasporto di zucchero raffinato da Sinigallia a Roma;

6. Alla proroga per un altro anno, ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione di cui fruivano le ferrovie di Udine per il trasporto di ferro gregio, scaduta il 17 settembre dello scorso anno.

La Mediterranea, di accordo coll'Adriatica, ha sottoposto con parere favorevole al Ministero dei lavori pubblici, una domanda della ditta Sigismondo Vitali, intesa ad ottenere che le note agevolezze accordatele pei trasporti di *residui di catrame creosotato*, da Novi a Borgo San Donnino, scaduta il 31 ottobre p. p. venga rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, vale a dire a tutto il 10 ottobre dell'anno in corso.

—

La Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa la seguente proposta di modificazione all'art. 107 delle tariffe:

« Pei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di carboni minerali e di altre merci alla rinfusa, per i quali nelle tariffe speciali è stabilito il peso minimo di 8 tonnellate, in partenza dagli scali marittimi della Rete Mediterranea e caricati in vagoni di portata superiore ad 8 tonnellate con un peso superiore a quello minimo di 8 tonnellate, le tasse, pel percorso mediterraneo, vanno computate sul peso reale in base alle tariffe speciali comuni con condizioni di peso, col prezzo medio della percorrenza complessiva sino alla stazione destinataria o di scambio ».

—

È in corso un Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva l'estensione della tariffa locale, N. 222, ai trasporti di calamina calcinata, a condizione che il carico venga fatto in carri aperti, e lo speditore, richiedendo l'uso del copertone, si assoggetti al pagamento della tassa prescritta dall'art. 114 delle tariffe; il tutto in conformità alla proposta all'uopo presentata dall'Adriatica, anche a nome e per conto della Mediterranea.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha approvato, per la parte che lo riguarda, l'aggiunta proposta dall'Amministrazione ferroviaria all'art. 1° delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni, intesa a stabilire che pei trasporti di merci, escluso il bestiame, a piccola velocità accelerata, la semplice presentazione della lettera di porto, nel modulo prescritto per la piccola velocità accelerata, equivalga alla domanda di applicazione delle relative tariffe.

—

E' in corso un Decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale vengono approvate le modificazioni agli articoli 8 e 9 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali, ed agli articoli 9 e 10, corrispondentemente, delle tariffe locali in vigore pel servizio interno della Rete Sicula, come pure le modificazioni ai pesi minimi tassabili di alcune tariffe speciali; il tutto, giusta la proposta presentata dall'Amministrazione delle Ferrovie della Sicilia.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo benestare ad una proposta fattadalle

Società esercenti le due Reti Adriatica e Mediterranea, perchè la tariffa locale comune, N. 222, applicabile ora esclusivamente ai trasporti di calamina o blenda allo stato naturale (solfuro di zinco nativo), sia estesa anche ai trasporti di calamina calcinata, a condizione che il carico si faccia in carri aperti, e che sia applicata la tariffa, come all'articolo 114 delle tariffe, qualora vengari chiesto l'uso dei copertoni.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti nel primo semestre del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1895-96	Esercizio 1896-97	Differenza
Napoli-Nola-Baiano	195,429	187,112	+ 8,317
Torino-Rivoli	79,524	79,270	+ 254
Basaluzzo-Frugarolo	4,934	5,235	— 301
Torino-Ciriè-Lanzo	306,068	304,823	+ 1,245
Secondarie Sarde	347,859	360,835	— 12,972
Monteponi-Porto-Vesme	51,638	50,438	+ 1,200
Napoli-Pozzuoli-Cuma	170,424	177,100	— 6,676
Fossano-Mondovì	21,520	20,522	+ 998
Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale	163,332	177,082	— 13,750
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	213,049	220,516	— 7,467
Ferrovie di Reggio dell'Emilia	148,850	146,484	+ 2,366
Santhià-Biella	355,438	373,077	— 17,639
Novara-Seregno	292,481	276,125	+ 16,356
Ferr. Nord-Milano	1,467,516	1,427,873	+ 39,643
Bergamo-Ponte della Selva	182,644	168,787	+ 13,857
Ferrovie Economiche Biellesi	98,596	102,470	— 3,874
Reali Sarde	880,858	842,319	+ 38,539
Suzzara-Ferrara	161,494	173,769	— 12,275
Padova-Montebelluna	90,446	87,753	+ 2,693
Torre-Arsiero	81,089	85,845	— 4,756
Cividale-Portogruaro	157,524	139,209	+ 18,315
Conegliano-Vittorio	47,727	49,870	— 2,143
Vicenza-Schio	207,277	197,586	+ 9,691
Parma-Suzzara	88,506	89,839	— 1,333
Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	393,420	421,665	— 28,245
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	159,842	177,287	— 17,445
Arezzo-Stia	76,537	78,212	— 1,675
Arezzo-Fossato	162,469	161,535	— 934

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto definitivo della ferrovia Bari-Locorotondo;
Progetto di massima di una ferrovia Follonica-Porto-Massa Marittima;
Progetto del 1° tronco da piazza del Municipio allo stabilimento Guppy della ferrovia Napoli-Bellavista-Vesuvio;
Progetto di una ferrovia fra Gioia Tauro e Masopati.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1896.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio al 30 novembre 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 119,035,612, con una differenza in più di L. 2,496,198 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15443 km., in aumento di chilometri 153, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 7708, con un aumento di L. 87 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 30 novembre 1896*.

Dal 1° al 30 novembre 1896.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea	Km.	5765	11,168,269	1,937
Rete Adriatica	»	5602	10,900,252	1,945
Rete Sicula	»	1093	952,244	442
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta	»	140	85,600	611
Ferrovie Reali Sarde	»	411	136,051	331
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	50,980	85
Ferrovie diverse	»	1840	964,513	535
Totale generale	Km.	15445	24,257,909	1570

Differenze in confronto del mese di novembre 1895.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea	Km.	+ 20	+ 322,998	+ 50
Rete Adriatica	»	»	+ 2,199,572	+ 392
Rete Sicula	»	»	+ 7,693	+ 16
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta	»	»	— 10,644	— 76
Ferrovie Reali Sarde	»	»	+ 8,056	+ 20
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 417	— 1
Ferrovie diverse	»	+ 2	— 34,288	— 19
Totale generale	Km.	+ 22	+ 2,568,514	+ 165

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 febbraio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,239,098.71, con una diminuzione di lire 17,328.58 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 febbraio 1897 si ragguaglia a L. 80,567,831.19, presentando un aumento di L. 1,210,457.22 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 gennaio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 gennaio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 285,416, con un aumento di L. 22,536 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 gennaio 1897 ammontano a L. 5,884,116, con un aumento di L. 67,433 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia economica Tortona-Villalvernia. — A giorni verrà presentato alle Autorità competenti il

compiuto progetto per la linea ferroviaria da Tortona a Villalvernia per ottenerne la concessione e l'esercizio.

Detta linea si costrurrà intieramente in sede propria; avrà cinque fermate ed una stazione a Villalvernia, sarà collegata colle ferrovie del Mediterraneo alla stazione di Tortona e quindi avrà il servizio cumulativo con tutte le ferrovie del Regno ed estere che fanno servizio internazionale.

Ferrovia economica Tortona-Casalnoceto-Godiasco-Varzi. — Sono ultimati i progetti per la costruzione di detta linea ferroviaria, che porrà in comunicazione la fertilissima regione della Val di Staffora colla Liguria, colla quale ha comuni gli interessi commerciali ed accorciandone molto la percorrenza per il raccordo che avrà la progettata linea con le ferrovie del Mediterraneo nella stazione di Tortona.

Il primo progetto limitava la costruzione fino a Godiasco, ma in seguito fu deciso a prolungarla fino a Varzi per appagare le giuste aspirazioni di quell'importante cittadina, rimasta finora negletta, malgrado le ripetute e mai mantenute promesse.

La costruzione del tronco Godiasco-Varzi incontrerà qualche difficoltà pel dislivello delle due località, ma vennero progettate tre brevi gallerie che eliminano in parte alcune difficoltà sorte dapprima.

Soltanto la spesa viene ad essere un po' rilevante, aggirandosi a circa due milioni di lire, ma col sussidio dei Comuni, della Provincia e del Governo sperasi presto di passare dallo stato di progetto a quello dell'attuazione, inquantochè le persone che s'interessano della cosa sono arra sicura per la buona riuscita.

Ferrovia d'accesso al Sempione Arona-Gravellona. — La Direzione del circolo Laghisti di Torino, sulla proposta dell'ingegnere comm. Cornetti, circa la costruzione della linea Arona-Gravellona, deliberò di fare adesione alle idee esposte in una memoria a stampa del socio comm. Cornetti, salvi però sempre gli studi ulteriori sulla questione della maggiore o minore convenienza circa il passaggio come ferrovia internazionale al Sempione per l'uno piuttosto che per l'altro versante del Mottarone.

Deliberò infine un voto di ringraziamento agli on. Curioni e Casana per l'opera efficace prestata nella tutela degli interessi dei rispettivi collegi.

— Da Roma intanto telegrafano al *Sole* di Milano che l'on. Prinetti si mostra sempre contrario ad aumentare a lire tremila la sovvenzione chilometrica, che accorderebbe in lire duemila, per la progettata linea d'accesso al Sempione Arona-Ornovasso. Egli non riconosce che questa linea possa offrire un buon traffico locale, o economia di tempo. Soggiunge, poi, che il commercio non avrebbe ragione di lagnarsi avendo egli accordato che la tariffa per la gran linea sia ridotta in modo che virtualmente le merci, i trasporti in genere, non costino più che se percorressero l'Arona-Ornavasso.

Tramvia nel golfo di Spezia. — Si annunzia che una società di capitalisti stia trattando col municipio di Spezia per la costruzione di una linea ferroviaria a scartamento ridotto per tramwai a vapore, allo scopo di mettere in diretta comunicazione i paesi della riviera di levante del golfo con Spezia.

Tale istituzione merita lode, essendo sentito il bisogno di una più comoda e sollecitata comunicazione tra Spezia, Lerici, S. Terenzo, Pertusola, S. Bartolomeo, ecc. L'attuazione di questa linea faciliterebbe il commercio e sarebbe utilissima specialmente per la colonia bagnante, per recarsi agli stabilimenti balneari esistenti in quelle località.

Tramvia delle Giudicarie. — Il giorno 16 corr. ebbe luogo a Tione (Trentino) una riunione del Comitato promotore della tramvia delle Giudicarie, per deliberare circa il compimento agli studi dalle Sarche a Tione, che il Comitato trentino ha già fatto da Trento alle Sarche.

Se gli studi tecnici ed economici consiglieranno questa linea, si penserà allora ai provvedimenti.

I rappresentanti dei Comuni delle Giudicarie votarono i fondi per tali studi e deliberarono che i tre distretti interessati abbiano ciascuno cinque membri nel Comitato effettivo, di cui vengono chiamati a far parte i membri del Comitato provvisorio.

Tramwia Monza-Trezzo-Bergamo. — È stato pubblicato in un opuscolo un progetto per una Tramvia a vapore da Monza a Bergamo per Trezzo degli ingegneri cav. Luigi Corti ed Ernesto Ciaffi.

La progettata linea tramviaria partirebbe dalla stazione di Bergamo della linea Monza-Trezzo-Bergamo e, passando per Trescorre Balneario, metterebbe capo a Sarnico, stazione inferiore del lago d'Iseo, percorrendo una lunghezza di metri 32,360.

Sono progettate tre stazioni con magazzino merci e rimessa locomotive a Bergamo, Trescorre e Sarnico e stazioni semplici ad Albano, Gorlago, Carobbio, Chiuduno, Grumello del Monte, Tagliuno e Credaro, con 34 scambi.

Occorreranno quattro ponti in ferro, cioè sui torrenti Tadone, Odria e Guerna e sul fiume Cherio.

Si impianterebbero dieci apparecchi telefonici.

Verrebbe costruita parte sulle strade provinciali e parte in sede propria.

La spesa viene preventivata in lire 16,000 per espropriazioni, 34,431.48 per movimenti di terra; 90,015.60 per opere d'arte, muri di sostegno e controripe; 37,481.39 per fabbricati, 346,676.80 per armamento; 21,672.50 per telefoni e 28,722.32 per impreviste.

La spesa per l'esercizio è così preventivata: materiale mobile lire 115,200, servizio movimento e traffico lire 18,800, servizio trazione lire 12,000, impreviste lire 13.940.

Questo progetto merita di essere preso in considerazione, sia perchè servirà un complesso di abitanti 137,742, sia perchè la linea attraverserebbe un esteso territorio rinomato per fertilità di terreno, abbondanza di acque, vicinanza dei verdeggianti boschi delle prealpi, ricco di miniere, di bestiame, di stazioni climatiche, sia perchè verrebbe facilitata la comunicazione di tal vasta plaga con Milano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di gennaio 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di gennaio 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 gennaio	1896
Passeggieri trasportati	Num.	104,000	91,505
» introito	L.	281,000	257,447.44
Bagagli e cadaveri	Tonn.	240	247
» introito	L.	21,000	22,883.41
Bestiame trasportato	Capi	6,580	11,774
» introito	L.	23,000	47,939.43
Merce trasportata	Tonn.	67,700	62,415
» introito	L.	735,000	746,667.67
Introito complessivo	»	1,060,000	1,074,937.95
» chilometrico	»	3,984.96	4,041.12
Proventi diversi	»	65,000	63,301.92
Introito generale	»	1,155,000	1,138,239.87
Spesa complessiva	»	710,000	699,587.38
» chilometrica	»	2,619.17	2,630.03
Introito netto	»	415,000	438,652.49

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Ungheresi. — *Costruzione di una rete nord-est.* — Al Parlamento ungherese è stato sottoposto un progetto di legge relativo alla costruzione di una rete nord-est ungherese. Questa grande linea ferroviaria partirebbe da Neutra, passerebbe per Jalyocz, Zipotvar, Tyrnau, Kutti, fino alle frontiere del paese presso Zundenburg.

Sarebbe una seconda linea che percorrerebbe tutta la

parte nord-est del paese, parallelamente alla linea Marchegg-Budapest. Non vi saranno meno di sette ferrovie ungheresi che saranno riunite così alla linea del nord.

A questo scopo la linea attualmente esistente da Neutra a Salauska, in luogo di restar allo stato di tronco secondario, diverrà una linea di prima categoria, e ne sarebbero costruiti due altri: l'uno da Salauska a Jalyocz, e l'altro da Tyrnau a Kutti, fino alla frontiera della Moravia.

Le spese sono valutate a 5 milioni 1|2 di fiorini, di cui 4 milioni circa dalla Compagnia, e il resto dallo Stato.

Ferrovie Rumene. — *Prodotti dell'esercizio 1896.* — Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1896, i prodotti della rete ferroviaria Rumena furono superiori di fr. 5,473,549.49 a quelli dell'esercizio 1895, come risulta da questo prospetto comparativo:

	1896	1895
Viaggiatori	17,020,197.40	16,214,665.18
Bagagli	531,554.28	454,376.91
Merci G. V. . . .	1,427,359.99	1,193,525.18
» P. V. . . .	28,508,612.02	24,151,606.93
Totali . . .	47,487,723.69	42,014,174.20

Ferrovie Chinesi. — *La transchinese.* — Nel momento in cui la deliberata costruzione di una ferrovia attraverso la Manciuria, abbreviante il tragitto della grande linea transiberiana, è di attualità, è interessante conoscere lo stato della questione ferroviaria in China.

Ricordiamo dunque ciò che è stato fatto finora.

Indipendentemente alla sua approvazione per la costruzione di una linea ridotta da Tungchow alla frontiera del Tonchino, ove raggiungerà la linea francese, il Governo chinese ha accordato ad un Sindacato russo-francese la concessione di una linea tra Haukow e Canton. Dal loro canto, gli inglesi hanno ottenuto la concessione della linea da Tientsin a Pechino. Più recentemente, di concerto con la Russia, la China sanzionava la creazione della Compagnia delle ferrovie chinesi dell'est, i cui azionisti devono essere esclusivamente sudditi russi o chinesi ed il cui scopo immediato è l'impianto di una strada ferrata che deve riunire un punto a designarsi della frontiera della provincia di Hei-Loun-Tziau con un punto della frontiera orientale della provincia di Guirina, raccordantesi alle linee del Transbaïkal e dell'Oussouri meridionale.

Ciononostante, uno dei più importanti tronchi, quello di Han-Kèou-Pechino, della grande linea che dovrà più tardi riunire Canton alla capitale dell'Impero Celeste, era sopratutto l'oggetto di una lotta di influenza fra due Sindacati, inglese ed americano. È quest'ultimo che ha vinto, in condizioni che è interessante conoscere.

Nel pensiero che la Transchinese non poteva essere costrutta che con denaro e materiale chinese, il vicerè Chang-Chih-Tung, incaricato dal Governo di Pechino di realizzare il programma che aveva lui stesso tracciato, partì da questa idea che per costruire una ferrovia bisogna anzitutto avere del ferro, e che, per fabbricare questo, è necessario avere degli alti forni.

Cominciò dunque ad impiantare degli alti forni a Han-Yang. Ma per esercire degli alti forni occorre del coke, e la China non ne produceva, non possedendo alcuno dei forni speciali coi quali lo si fabbrica in Europa.

La Direzione degli alti forni di Han-Yang, entrando nelle idee del promotore dell'affare, non voleva pertanto ricorrere ai paesi occidentali, e decise di mettere a concorso la fabbricazione del coke di cui aveva bisogno. Ma, se il minerale era buono, il carbone utilizzabile per la metallurgia non fu ancora scoperto in China, ed il vicerè Chang-Chih-Tung si trovò, in fin dei conti, ad aver guadagnato un elefante alla lotteria...

È allora che intervenne il *taotaï* di Tien-Tsin, direttore dei telegrafi chinesi, partigiano delle idee europee, il quale, per mezzo del denaro che gli fornì un Sindacato americano, il Sindacato Bash, riscattò da Chang-Chih-Tung, per il prezzo di 2 milioni di taëls (8 milioni di franchi circa) gli alti forni di cui non sapeva che fare. In cambio, quest'ultimo raccomandò Sheng alla Corte di Pechino, per le funzioni di Direttore della ferrovia da costruire da Han-Kèou a Pechino, e la sua nomina pareva certa.

Sheng si impegna a costruire la linea, che avrà una lunghezza di 650 miglia (1100 km. circa), per mezzo di soli capitali chinesi. E' possibile infatti, che trovi in China qualche fondo presso i grandi mercanti di Canton e di Singapore, ma la sua principale risorsa consiste sopratutto nel Sindacato Bash, che mette a sua disposizione 80 milioni circa di franchi.

Notizie Diverse

Gli impianti di gru-elettriche. — L'ingegnere del Genio civile italiano, signor Coen Cagli, inviato dal Governo italiano, si è recato a Rotterdam (Olanda) per istudiare gli impianti di gru-elettriche di questa città. Sappiamo che al medesimo scopo egli si recherà poscia ad Amburgo e a Copenaghen.

Le gru-elettriche presentano il vantaggio notevole su quelle a vapore ed idrauliche, di una grande semplicità di impianto. Sono di facile manovra e non soggette a guasti tanto frequenti come le altre. Inoltre permettono sensibile economia di esercizio.

E' quindi sperabile che vengano applicate anche al servizio dei nostri porti principali.

Museo ferroviario a Londra. — È molto vagheggiata a Londra l'idea dell'istituzione di un museo ferroviario, che contenga tutto quanto è connesso allo sviluppo delle ferrovie: cominciando dai primi modelli di locomotive (la *Puffing Billy* e la *Rocket*, insieme ad altri oggetti, sono nel South Kensington Museum), e comprendente tutto quanto la scienza ha prodotto circa il materiale ed il movimento ferroviario, nonchè una completa biblioteca tecnica speciale. Il Governo e le Società ferroviarie dovrebbero dare i mezzi per fondare e mantenere questa nuova istituzione, ad arricchire la quale contribuirebbero certo quei privati che sono possessori di collezioni od oggetti interessanti per la storia delle ferrovie.

Il commercio della Germania. — Il movimento commerciale nello scorso anno 1896 ha dato un notevole aumento rimpetto all'anno precedente. Calcolato secondo il peso delle merci, è rappresentato dalle cifre seguenti:

		anno 1896		diff. sul 1895
Importazioni . .	tonn.	36,407,516	+	3,870,540
Esportazioni . .	»	25,718,533	+	1,888,875
	tonn.	62,126,049	+	5,759,415

Le importazioni di metalli preziosi figurano nella suesposta cifra complessiva per 1003 tonnellate; quelle dei cereali per 6,545,491 tonnellate contro 5,120,347 nel 1895, vale a dire con un aumento di 1,325,144 tonnellate.

Nel totale delle esportazioni i metalli preziosi figurano per sole 444 tonnellate.

Considerato dal valore delle merci scambiate, il suddetto movimento viene espresso da queste altre cifre:

		anno 1896		diff. sul 1895
Importazioni . . .	M.	4,573,448,000	+	327,337,000
Esportazioni . . .	»	3,631,629,000	+	207,553,000
	M.	8,205,077,000	+	534,890,000

È come si vede, un aumento di oltre mezzo miliardo, dovuto in gran parte alle rilevanti provviste di materie prime, e, per l'esportazione, segnatamente al notevole accrescimento delle forniture di materiale ferroviario per l'estero.

La Germania ha ragione di essere soddisfatta di questi risultati. Si è già notato che l'aumento dell'esportazione riguarda specialmente il materiale ferroviario. Gli stabilimenti metallurgici della Germania hanno inondato l'America, l'Africa e l'Asia di stormi dei loro commessi viaggia-

tori, provvisti di campioni d'ogni sorta; è da notare che le Compagnie ferroviarie e di navigazione tedesche agevolano in ogni modo la mobilizzazione di questo esercito di rappresentanti delle industrie nazionali.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 474,000, per provvedere all'impianto di uno scalo merci a piccola velocità nella stazione di Milano, Porta Sempione;

L. 242,000, per provvedere alla costruzione del binario di allacciamento del porto mercantile di Spezia collo scalo ferroviario di Valdellora, della linea Pisa-Spezia;

L. 172,000, per provvedere (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) al raddoppiamento del binario fra Roma Tuscolana e Roma S. Paolo, della linea Roma Pisa;

L. 153,162.80, per provvedere (escluso il valore del materiale metallico) al raddoppiamento del binario fra Busto Arsizio e Gallarate, della linea Rho-Gallarate;

L. 130,000, per provvedere alla costruzione di due sottopassaggi di disimpegno del servizio viaggiatori in stazione di Milano-Centrale;

L. 95,000, per provvedere al rinforzo ed alla sistemazione del ponte in ferro sul fiume Tevere al km. 8.221, della linea Roma-Pisa presso Roma-S. Paolo;

L. 64,000, per provvedere alla sistemazione dei dischi di segnalamento a distanza, della linea Eboli-Metaponto;

L. 47,686.85, per provvedere all'acquisto dei materiali metallici d'armamento occorrenti per la manutenzione dei binari armati in acciaio, sulle linee di proprietà dello Stato durante l'esercizio 1896-97;

L. 27,000, per provvedere al rinforzo ed alla sistemazione delle impalcature metalliche dei ponti Milano sul fiume Sabato al chilometro 310.301, Arcelli sul fiume Sabato al km. 308.759, Solofrana al km. 284.814 e a n. 10 ponticelli a fasci di rotaie tra i chilometri 261.742 e 310.488, della linea Cancello-Avellino;

L. 19,950, per provvedere al ricarico della massicciata e al rialzamento e rinfianco degli argini fra Caianello e Roccaravindola, della linea Caianello-Isernia;

L. 16,500, per provvedere alla costruzione di un ponte in muratura per la strada della Naia sul Canale Cavour fra Santhià e S. Germano, della linea Torino-Milano;

L. 4300, per provvedere al consolidamento della falda a monte della trincea ai km. 150.862 e 150.938 fra le stazioni di Picerno e Tito, della linea Eboli-Metaponto;

L. 3750, per provvedere alla ricostruzione a al consolidamento del muro di rivestimonto a mare fra i km. 27.356 e 27.458, della linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 3530, per provvedere alla costruzione di un muro di controriva, con archi, nel tratto fra i km. 24.983.50 e 24.997.50 fra Cogoleto e Varaghe, lungo la linea Genova-Ventimiglia;

L. 3150, per provvedere alla sistemazione provvisoria della trincea tra i km. 19.820 e 19.876 fra le stazioni di Arpino ed Isola Liri, della linea Roccasecca-Avezzano;

L. 970, per provvedere allo spostamento del disco Nord della stazione di Vasto, della linea Bologna-Otranto e all'impianto di un apparecchio elettrico di controllo;

L. 800, per provvedere allo spostamento della bilancia a ponte di 20 tonnellate dal magazzino merci della stazione di Volterra, della linea Cecina-Volterra;

L. 620, per provvedere all'impianto di un tratto di binario da destinarsi per lo scarico dei concimi chimici in stazione di Montebelluna, della linea Treviso-Belluno;

L. 500, per provvedere alla costruzione di un tombino al chilometro 149.759.46, della linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 450, per provvedere ai lavori di adattamento ad uso dormitorio pel personale viaggiante, di una sala d'aspetto di terza classe in stazione di Chivasso, della linea Torino-Milano;

L. 423, per provvedere alla costruzione e sistemazione del servizio merci a grande velocità nella stazione di Milano-Centrale;

L. 380, per provvedere alla ricostruzione di una tratta del muretto di chiusura della linea Gallarate-Arona a destra fra i chilometri 30.538.70 e 30.590.70;

L. 300, per provvedere all'impianto di un binario tronco nelle officine di Verona per il ricovero della grue mobile;

L. 150, per provvedere all'impianto di una suoneria elettrica sulla garetta del deviatore presso la leva di manovra del disco verso Castellammare Adriatico nella stazione di Ortona, della linea Bologna-Otranto.

Rete Adriatica. — L. 188,900, per provvedere al rialzamento di un metro e 20 cent. della travata metallica del ponte sul fiume Reno al km. 31.715-860 in dipendenza della sistemazione delle arginature, della linea Bologna-Padova;

L. 4900, per provvedere alla costruzione di un piccolo magazzino merci nella stazione di Fragneto Monforte, della linea Benevento-Campobasso;

L. 2750, per provvedere alla sistemazione dei locali lungo il fosso Macinante ceduti dal servizio Magazzini a quello del Materiale mobile presso alle officine di Firenze Porta al Prato;

L. 1266, per provvedere al prolungamento fino alla stazione di Firenze Campo di Marte, del circuito telegrafico omnibus n. 1127 esistente fra le stazioni di Prato e Firenze Santa Maria Novella.

Rete Sicula. — L. 14,800, per provvedere ai lavori di riparazione dei danni arrecati dalla piena del fiume Simeto del 21 dicembre 1896 al rilevato compreso fra i km. 236.453.30 e 239.831.04 da Palermo nel tronco Bicocca Augusta, della linea Messina-Siracusa;

L. 4140, per provvedere ai lavori di ripristino dell'esercizio interrotto fra i km. 313.535 732 da Palermo in seguito alla mareggiata del 26 novembre 1896;

L. 2000, per provvedere alle riparazioni dei guasti arrecati dalla mareggiata del 21 dicembre 1896 presso la stazione di Tremestieri della linea Messina-Catania-Siracusa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 19 corrente). — Alla Ditta Biagi Alfonso, di Cava dei Tirreni, per parziale ricostruzione dei vôlti e piedritti ed altri lavori di sistemazione delle gallerie Caprioli e S. Cataldo, fra le stazioni di Pisciotta e Torre Orsaia (linea Battipaglia-Castrocucco);

Colla Ditta Quirino Pulselli, di Rapolano, per fornitura di 20,000 manichi di legno pioppo o salice per badili; di 18,000 idem di frassino per picconi, e di 8000 idem di frassino per mazzette;

Colla Ditta Mersi Bartolomeo, di Sampierdarena, per costruzione pozzo per acqua potabile in corrispondenza serbatoio attiguo al fabbricato viaggiatori in stazione di Busca.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Torino (4 marzo, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in muratura sul Po fra Crescentino e Verrua-Savoia, accessi e difese. Importo lire 915,500 comprese L. 107,114.16 per lavori e compensi a corpo. Cauzione provvisoria L. 40,000. Fatali 20 marzo.

In relazione all'art. 11 del Capitolato speciale fin d'ora è stabilito che la larghezza del ponte da vivo a vivo della muratura degli archi sarà di m. 7.50 coi parapetti distanti tra loro m. 7.60 con una maggiore spesa di L. 28,500, ivi comprese L. 3240 a corpo in aumento alle somme indicate ai nn. 19, 20 e 21 del quadro inserto all'art. 2 del Capitolato speciale.

Municipio di Lecce (4 marzo, ore 11, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere di costruzione di una tettoia per copertura del mercato delle frutta e delle erbe. Importo L. 71,451.24 oltre L. 4272.21 a disposizione. Cauzione L. 2500. Fatali 22 marzo, ore 12.

APPALTI ALL'ESTERO.

Bruxelles. — Il 3 marzo p. v. avrà luogo a Bruxelles l'aggiudicazione del materiale rotante occorrente alle ferrovie vicinali. Essa comprenderà 30 locomotive di 18 1/2 tonnellate in pieno assetto; 76 vetture per viaggiatori; 20 forgoni per bagagli, ecc.; 306 vagoni diversi per merci.

Rumania. — Il Consiglio comunale della città di Braila ha indetto pel giorno 15 marzo p. v. un pubblico incanto per la concessione e costruzione di una rete di tramways elettrici della lunghezza di circa 21 km.

I sistemi ammessi al concorso sono: 1° Trams elettrici con accumulatori; 2° Id. a contatto magneto-elelettrico; 3° Id. elettrici a conduttori aerei.

L'Amministrazione suddetta accorda grandi vantaggi ai due primi sistemi. Cauzione provvisoria fr. 10,000.

Gl'interessati possono prendere conoscenza dell'avviso d'asta e delle condizioni presso il Museo Commerciale in Torino.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna (9 marzo, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 30,000 **acciaio** fuso in verghe a L. 1. Cauzione L. 3000. Consegna a giorni 60.

Polverificio di Fontanaliri (13 marzo, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di metalli diversi. Importo L. 4685. Cauz. L. 469. Consegna in giorni 50.

Genio Militare — Napoli (27 febbraio, ore 13, unico e definitivo). — Fornitura di kg. 2500 di **ferro** in lamiera zincata piano a L. 0.48. Kg. 50,000 di ferro in lamiera zincata scannellato. Cauzione L. 3000. Consegna 25 giorni.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (contratti a trattativa privata). — F. Glisenti, Brescia, chiavarde, terzo dipartimento, L. 130,755;

F. Glisenti, Brescia, tubi di acciaio, arsenale Taranto, L. 14,206;

C. W. Pattison, Napoli, apparato motore pel timone *G. Filberti* e *S. Bon*, secondo e terzo dipartimento, L. 79,000;

G. Ansaldo, Sampierdarena, torpediniera *Sallage*, primo dipartimento, L. 387,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie del Monferrato. — La *Gazzetta Ufficiale* del 16 febbraio, N. 38, pubblica la distinta delle Obbligazioni estratte delle ferrovie:

Cavallermaggiore-Bra; Cavallermaggiore-Alessandria; Bra-Cantalupo; Castagnole-Mortara.

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. — Distinta delle Obbligazioni 1891, estratte e rimborsabili al 1° febbraio.

(*Seconda Serie*).

1145 1254 1756 3835 3499 4333 4879 4979
5786 5985 6396 10141 11138 11242 11936.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

4 marzo. — **Funicolare e tramvia in Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 nella stazione superiore della Funicolare in Bergamo.

7 marzo. — **Società dei Tramvia in Padova.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella Sede sociale.

20 marzo. — **Ferrovia Centrale e le Tramvie del Canavese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella Sede sociale in Torino, via Alfieri, 15.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Febbr. 13	Febbr. 20
Azioni Ferrovie Biella		L. 508	508
» »	Mediterranee	» 506	504
» »	Meridionali	» 663	662
» »	Pinerolo (1ª emiss.)	» 377	377
» »	» (2ª »)	» 357	357
» »	Secondarie Sarde	» 282	282
» »	Sicule	» 599	590
Buoni Ferrovie Meridionali		» 543	543
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 290	289
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
» »	Gottardo 4 %	» 101.65	101.60
» »	Mediterranee 4 0[0	» 504	508
» »	Meridionali	» 306	306
» »	Meridionali Austriache	» 394.50	392.50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 307	308
» »	» 2ª emiss. »	283	283
» »	Pontebba	» 457	456
» »	Sarde, serie *A*	» 298	298
» »	» serie *B*	» 292	292
» »	» .1879	» 298	298
» »	Savona	» 320	318
» »	Secondarie Sarde	» 430	429
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 475	475
» »	Tirreno	» 460	460
» »	Vittorio Emanuele	» 319.50	318.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Febbraio 1897.* — *22ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1298	— 197
Media	4452	4407	+ 45	1256	1235	+ 21
Viaggiatori	1,041,685 87	1,102,897 99	— 61,212 12	61,940 24	60,496 51	+ 1,443 73
Bagagli e cani	53,217 59	55,831 90	— 2,614 31	2,420 24	1,762 38	+ 657 86
Merci a G.V. e P.V. acc.	291,766 98	280,474 34	+ 11,292 64	16,329 09	15,447 10	+ 881 99
Merci a P. V.	1,701,116 33	1,678,286 07	+ 22,830 26	70,622 37	61,231 00	+ 9,391 37
TOTALE	3,037,786 77	3,117,490 30	— 29,703 53	151,311 94	138,936 99	+ 12,374 95
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 10 Febbraio 1897.*						
Viaggiatori	29,375,523 97	29,592,768 83	— 217,244 86	1,893,793 20	1,873,464 23	+ 20,328 97
Bagagli e cani	1,447,764 12	1,392,131 73	+ 55,632 39	58,856 05	54,086 72	+ 4,769 33
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,630,976 17	7,381,290 82	+ 249,685 35	343,361 00	340,805 04	+ 2,555 96
Merci a P. V.	38,199,317 39	37,202,465 62	+ 996,831 77	1,618,239 29	1,520,360 98	+ 97,878 31
TOTALE	76,653,581 65	75,568,657 00	+1,084,924 65	3,914,249 54	3,788,716 97	+125,532 57
Prodotto per chilometro.						
della decade	670 09	707 40	— 37 31	137 43	107 04	+ 30 39
riassuntivo	17,217 79	17,147 41	+ 70 38	3,116 44	3,067 79	+ 48 65

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

20ª Decade — Dall'11 al 20 Gennaio 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	77,252.00	1,543.00	10,372.00	127,616.00	1,835.00	218,618.00	616.00	355.00
1896	76,226.00	1,353.00	8,911.00	115,020.00	1,167.00	202,677.00	616.00	329.00
Differenze nel 1897	+ 1,026.00	+ 190.00	+ 1,461.00	+ 12,596.00	+ 668.00	+ 16,941.00	»	+ 26.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 GENNAIO 1897.								
1896-97	1,789,812.00	36,129.00	202,499.00	2,504,336.00	23,424.00	4,556,200.00	616.00	7,396.00
1895-96	1,860,483.00	38,559.00	215,242.00	2,397,342.00	30,194.00	4,541,820.00	616.00	7,373.00
Differenze nel 1897	— 70,671.00	— 2,430.00	— 12,743.00	+ 106,994.00	— 6,770.00	+ 14,380.00	»	+ 23.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	28,852.00	491.00	2,751.00	29,329.00	130.00	61,553.00	484.00	127.00
1896	29,920.00	449.00	2,562.00	22,705.00	94.00	55,730.00	484.00	115.00
Differenze nel 1897	— 1,068.00	+ 42.00	+ 189.00	+ 6,624.00	+ 36.00	+ 5,823.00	»	+ 12.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 GENNAIO 1897.								
1896-97	690,438.00	11,660.00	55,391.00	481,792.00	4,224.00	1,243,505.00	484.00	2,569.00
1895-96	699,327.00	10,452.00	52,320.00	428,735.00	4,898.00	1,195,732.00	484.00	2,471.00
Differenze nel 1897	— 8,889.00	+ 1,208.00	+ 3,071.00	+ 53,057.00	— 674.00	+ 47,773.00	»	+ 98.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	3,772.00	177.00	362.00	934.00	»	5,245.00	23.00	228.00
1896	3,554.00	88.00	220.00	611.00	»	4,473.00	23.00	194.00
Differenze nel 1897	+ 218.00	+ 89.00	+ 142.00	+ 323.00	»	+ 772.00	»	+ 34.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 GENNAIO 1897.								
1896-97	63,438.00	2,324.00	5,067.00	13,554.00	28.00	84,411.00	23.00	3,670.00
1895-96	62,492 00	2,274.00	4,670.00	9,667.00	28.00	79,131 00	23.00	3,440.00
Differenze nel 1897	+ 946.00	+ 50.00	+ 397.00	+ 3,887.00	»	+ 5,280.00	»	+ 230.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	178 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
(*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 30 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
(*Buffet*) . Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pertoni Dirett. propr. responsabile

Anno XXX. Sabato, 27 Febbraio 1897 Num. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA TRAZIONE ELETTRICA NELLE FERROVIE ECONOMICHE

L'ingegnere Giacomo Merizzi ha pubblicato nella *Perseveranza* un articolo in cui tratta con grande giustezza di vedute e con piena competenza la questione della trazione elettrica per le ferrovie economiche. Lo riproduciamo volentieri trattandosi di un argomento di attualità e di vero interesse per il nostro paese.

Nell'ultimo Congresso di ingegneri, tenutosi in Genova nel settembre del 1896, due ordini del giorno venivano approvati: l'uno dalla Sezione d'elettrotecnica, l'altro dalla Sezione delle ferrovie e tramvie, ambidue facenti voti perchè, nella nuova legge sulle ferrovie economiche, si tenesse debito conto delle applicazioni della trazione elettrica.

I progressi immensi fatti in questi ultimi anni dalla tecnica in riguardo ad essa, sono davvero tali da richiedere che il legislatore le conceda gli stessi vantaggi accordati alla trazione a vapore, tanto più se si considerano le condizioni speciali del nostro paese, ricco di forze idrauliche, nonchè le peculiari proprietà della trazione elettrica.

Per molte vallate o plaghe in cui non esiste la ferrovia ordinaria, o che ne sono percorse solo in parte, mentre vi è pur sentito il bisogno di un mezzo rapido di comunicazioni e di collegamento alla Rete generale del Regno, la soluzione del problema sta precisamente nell'adottare le ferrovie economiche a trazione elettrica. Con esse le spese di costruzione della linea, quelle di esercizio e di manutenzione sono assai minori.

Non è nell'indole di questo periodico l'entrare in dettagli tecnici per dimostrare quanto si è sopra asserito.

Basterà il ricordare come la possibilità di superare pendenze e curve inammissibili colla trazione a vapore, renda attuabile una linea appoggiata completamente alle strade provinciali o nazionali già esistenti, e ciò con rilevante economia nella costruzione.

Di più, il servizio con vetture-motori, che al più rimorchiano una vettura o due ciascuna, la facilità di un arresto istantaneo, il nessun rumore prodotto, permettono con piena sicurezza l'ommissione di chiusure e segnalamenti anche là dove colla trazione a vapore sarebbero necessarie, pei periodi in cui il bestiame va al pascolo; ciò che importa altra sentita economia sì d'esercizio che di costruzione.

Se si nota poi che l'asse del motore elettrico è coincidente con quello delle ruote del veicolo, o ad esso parallelo (nel qual caso la trasmissione di moto degli assi si fa mediante ingranaggi o viti perpetue) che gli assi del veicolo motore sono indipendenti fra loro e che conseguentemente havvi assenza dei moti sussultorii e di scarto proprii alla locomotiva a vapore, se si nota ancora che una vettura-motore (la quale utilizza il proprio peso, quello del motore e dei passeggieri per l'aderenza), anche se destinata a rimorchiarne una seconda, avrà sempre un peso di molte volte inferiore a quello enorme delle solite locomotive, si vedrà chiaramente che l'armamento della linea richiesto per la trazione elettrica, a parità di durata e sicurezza, è assai più economico di quello richesto per la trazione a vapore.

Altra economia d'esercizio risiede nel fatto che ogni vettura (anche se rimorchiante una o due altre) non richiede che un manovratore (motor-mann) ed un conduttore.

Qualcuno domanderà ora come possa risolversi il problema d'una economica trasmissione d'energia, dovendosi superare lunghe distanze. Naturalmente, non è più possibile di avere un'unica stazione generatrice, senza sottostazione, se essa è a corrente continua — converrà stabilire una stazione generatrice a correnti polifasi, onde con sicurezza poter usare di alti potenziali e trasportare così economicamente l'energia a distanza. E neppure converrà in generale avere delle sottostazioni di trasformatori rotanti, per ottenerne corrente continua onde alimentare i motori delle vetture; giacchè queste sottostazioni importerebbero una spesa non lieve d'impianto e d'esercizio, occorrendovi anche personale sorvegliante.

Sarà opportuno invece disporre dei trasformatori fissi richiedenti nessuna sorveglianza: essi daranno la corrente *alternata polifasa* richiesta pell'alimentazione dei motori.

Ne deriva la necessità dell'impiego di motori polifasici (in generale trifasici) e di doppio filo aereo.

Quanto al doppio filo, ognun vede come esso non costituisca punto un inconveniente, poichè trattasi di linee extraurbane e su sede propria.

Resta a considerare il motore polifasico (detto anche motore ad induzione) contro il quale, di fronte a quello a cor-

rente continua, si oppone che ha un rendimento basso per velocità normale, e che inoltre la velocità normale (determinata dal numero delle alternazioni della generatrice e da quello pei poli del motore) non può essere superata.

Pel basso rendimento a velocità ridotte non è il caso di preoccuparsene, trattandosi di forza idraulica: ciò che importa si è che buono sia il rendimento a pieno carico a velocità normale, e questo lo si ha nel sistema di cui trattiamo.

Per ciò che riguarda la velocità, basterà l'osservare, che si tratta di ferrovie completamente extra-urbane (per le tramvie nelle città è necessario tenere una velocità ridotta nell'interno, mentre si può spingersi ad una maggiore all'esterno) e che quindi il limite massimo di velocità è un bene ed una garanzia di sicurezza. D'altronde, volendolo, si potrebbe a tale limitazione ovviare costruendo il motore in guisa da potervi cangiare il numero dei poli,

Nelle salite desiderandosi tenere la velocità costante e non essendo d'altra parte conveniente di avere un motore di troppa potenza solo per brevi tratti, si potrà in essi fare la trasformazione ad un potenziale alquanto più elevato: in tal caso la potenza del motore crescerà prossimamente col quadrato della tensione.

Infine, l'assenza completa in tal motore di commutatori e spazzole, la sua lunga durata dovuta alla semplicità dell'armatura rotante, le riparazioni richieste in numero di gran lunga inferiori a quelle volute pei motori a corrente continua, il fatto che superandosi in una discesa la velocità normale il motore stesso comincia tosto a funzionare da freno, costituendo una generatrice che lancia una contro-corrente nella linea ed assorbente quindi di lavoro, rendono tale motore prezioso nel caso di ferrovie economiche.

Va notata ancora la possibilità, con una ferrovia economica a trazione elettrica ed a forza idraulica, di un grande numero di corse giornaliere, la possibilità per conseguenza di soddisfare ampiamente alle esigenze del servizio locale ed a quella delle comunicazioni coi centri più lontani, esigenze che colle ferrovie a vapore ben di rado possono conciliarsi, stante il numero ristretto di treni giornalieri.

Ho steso queste poche righe non già per voler fare una dissertazione tecnica, che allora molto sviluppo ancora richiederebbe l'argomento, ma solo per dimostrare l'importanza e convenienza grandissima che ha la trazione elettrica applicata alle ferrovie economiche, e nello intento di richiamarvi l'attenzione affinchè se ne tenga il dovuto calcolo nel progetto di legge promesso dal Ministro dei Lavori Pubblici per le linee complementari ancora da costruirsi.

Ing. GIACOMO MERIZZI.

LE FERROVIE UNGHERESI

(*Continuazione e fine, vedi numero 7*).

3. *Chiusure.* — Sulle linee principali le chiusure delle vie e delle stazioni sono in lastra o griglie; tutti i passaggi sono protetti da barriere manovrate dalla guardia della strada e delle stazioni. Da qualche tempo si stabiliscono delle barriere in ferro, le si muniscono di una soneria e di apparecchi di salvaguardia. Sulle linee secondarie, d'interesse locale ed a scartamento ridotto, le chiusure sono meno curate, le barriere sono rare; non vi sono che dei pali indicatori.

Le distanze fra le case di guardia sono più considerevoli.

4. *Stazioni e segnali.* — Lo sviluppo del traffico ha necessitato l'estensione della maggior parte delle stazioni e la costruzione di nuove, lavori che sono effettuati od in corso d'esecuzione.

Sono state ingrandite recentemente le stazioni di Fiume, Agram, Györ, Kossa, Debreczen, Ujszöng ed impiantate nuove stazioni a Rákos,, Szabodka, Szolnok, Pozsony, Hatvan e Miskolez.

Si sono impiantati segnali meccanici ed elettrici.

La frequenza crescente dei treni necessitò l'impianto del *block-systeme.*

Il primo fu costrutto, nel 1881, nella stazione di Budapest; poi nel 1883 sulla linea da Presburgo a Marchezz. Alla fine del 1895, vi erano 166 impianti, sopra un percorso di 165 chilometri.

Nel 1878, s'introdusse il telefono; la rete ora comporta 513 apparecchi.

Le stazioni sono generalmente illuminate a petrolio; le stazioni importanti a gaz; le stazioni dell'est e dell'ovest di Budapest e la stazione di Fiume sono illuminate a luce elettrica.

5. *Materiale rotabile.* — Le antiche vetture impiegate nel 1846 sulla ferrovia Centrale Ungherese erano delle vetture *americane* a quattro assi ed a corridoio centrale, di costruzione primitiva. Le vetture costruite nel 1854 erano quasi identiche, ma a quattro assi separati; più tardi si impiegarono vetture a compartimenti a 2 o 3 assi. Per il traffico locale vi erano, sulle linee della « Società Privilegiata delle ferrovie dello Stato » e sulla linea Kassa-Oderberg, delle vetture ad imperiale.

In principio le vetture erano arredate in modo assai semplice; le si rischiaravano con lampade a petrolio e si riscaldavano quelle di terza classe con stufe a carbone. I freni erano manovrati a mano.

Fino al 1870 vi erano delle vetture di terza classe sprovviste di sedili e di apparecchi di riscaldamento.

Nel 1874 e 1875 s'introdussero le vetture Rathgeber, a saloni ed a compartimenti; nel 1881 e 1882 le vetture a tre assi con corridoio centrale, arredate con tutto il conforto e munite di *water-closets.*

Nel 1885 le vetture furono perfezionate coi corridoi laterali, dopo col riscaldamento a vapore e colla illuminazione elettrica.

L'aerificazione è stata perfezionata, sopratutto colle « lanterne » che si trovano nelle vetture di recente costruzione. Nei treni moderni i viaggiatori possono passare da una vettura all'altra, mercè i corridoi e i passaggi coperti che permettono al viaggiatore di andare da un capo all'altro del treno. I freni continui e gli apparecchi d'allarme offrono ogni sicurezza desiderabile.

Per i *carri merci* il progresso si è compiuto nei due sensi. Da una parte si sostituirono le parti in legno con costruzioni in ferro; d'altra parte si costruirono in generale dei vagoni di 15 tonnellate di capacità, ciò che stabilisce un rapporto tra il peso e la capacità dei vagoni. In seguito si costruirono dei vagoni speciali appropriati alla natura delle merci da trasportare, dei vagoni pei liquidi, pei mobili, per le carni, per i cereali, volatili, uova, ecc.

Le *locomotive* accusano dei notevoli miglioramenti, introdotti allo scopo di accrescere la forza di trazione e di velocità.

Così le prime locomotive per treni rapidi, che la Società Privilegiata delle Ferrovie dello Stato ha impiegato nel 1863 avevano una capacità di 159 tonnellate, con una velocità di 70 chilometri all'ora, mentre che le locomotive recentemente fornite alle Ferrovie dello Stato ungherese, hanno una capacità di 162 tonnellate con una velocità di 90 chilometri.

Le locomotive dei treni merci hanno pure subito parecchi perfezionamenti che tendono ad ottenere delle economie di combustibile, ed a diminuire il fumo.

Prima del 1870 il materiale rotabile era fornito esclusivamente dall'estero. Nel 1870 si cominciò la costruzione di vetture e da qualche tempo le Officine del paese fanno fronte a tutti i bisogni della rete nazionale a questo riguardo.

Alla fine del 1894, sulla rete vi erano 2,106 locomotive, 4,297 vetture viaggiatori e 49,038 carri merci. Questo materiale rotabile ha compiuto un percorso totale di 59 milioni di chilometri per le locomotive, di 438 milioni di chilometri per le vetture e di 1,037 milioni di chilometri per i carri merci.

6. *Traffico viaggiatori.* — Il traffico dei viaggiatori ebbe un inizio assai laborioso, in vista della poca densità della popolazione del paese e la condizione mediocre dell'industria nazionale. Il progresso non si è accentuato che in seguito alla tariffa a zona introdotta il 1° agosto 1889. Nel 1888 la rete delle linee dello Stato (4,296 km.) trasportò 5,047,500 viaggiatori; nel 1890 la rete, che era di 4,948 chilometri, trasportò 15,690,000 viaggiatori; la rete si è dunque accresciuta del 15 0[0 ed il numero dei viaggiatori del 218 0[0.

Ecco come si è sviluppato il traffico delle principali stazioni delle ferrovie dello Stato ungherese:

	1880	1888	1890	1894
Budapest . .	156,000	639,000	1,115,000	1,611,000
Szabanka . .	—	133,000	401,000	468,000
Arad . . .	—	111,000	263,000	301,000
Kolozsvár . .	—	79,000	151,000	229,000
Miskolcz . .	—	132,000	288,000	351,000
Nagyvárad . .	—	95,000	208,000	279,000

Il traffico della rete ungherese accusa la progressione seguente:

Anni	Viaggiatori	Percorso in chilometri
1848	548,000	13,782,100
1855	1,124,600	53,997,000
1861	3,103,600	184,891,700
1867	2,917,400	195,076,500
1875	8,882,900	494,701,400
1880	9,660,600	454,493,700
1885	14,226,500	798,683,300
1888	13,417,600	744,078,400
1890	29,163,500	1,237,016,900
1894	49,578,800	2,026,891,800

Fra i viaggiatori dell'anno 1894 vi furono 33.5 milioni (1,619 milioni di km.) per le linee dello Stato, 4.4 milioni (185 milioni di km.) per le linee delle Compagnie e 11.7 milioni (222 milioni di km.) per le linee d'interesse locale, ciò che costituisce un percorso medio per viaggiatore di 48 km. sulle linee di Stato, di 42 km. sulle linee delle Compagnie e di 19 km. su quelle d'interesse locale.

Nel primo periodo, i viaggiatori furono trasportati su treni viaggiatori e treni misti, la cui velocità media era, verso il 1859, di 35 e di 25 km.

Il primo treno rapido circolò nel 1861 tra Budapest e Baziás due volte per settimana; tra Budapest, Presburgo e Vienna una volta al giorno.

Nel 1863, il servizio rapido tra Budapest e Vienna fu ridotto a due treni per settimana; nel 1866 fu soppresso completamente per un certo tempo e non è che più tardi che fu ristabilito e che diventò quotidiano.

Il servizio di grande velocità migliorò non soltanto dal punto di vista della velocità, ma ancora coll'arredamento più confortevole delle vetture e dall'introduzione dei *wagons-lits* e dei *wagons-restaurants*, i primi introdotti nel 1882 (tra Vienna e Budapest), i secondi nel 1883 (sull'Express-Orient). Oggi i *wagons-lits* ed i *wagons-restaurants* circolano su quasi tutte le grandi linee del paese.

Il traffico delle merci non ha cessato di svilupparsi dopo la creazione delle strade ferrate. Fino al 1870 era alimentato in maggior parte dal trasporto di cereali la cui intensità variava assai, secondo la stagione ed il raccolto.

Ma le riforme introdotte nel regime delle tariffe hanno facilitato l'accesso delle ferrovie ad un numero sempre più considerevole di prodotti e di articoli e il traffico segue una marcia costante.

Ecco intanto qualche dato sul traffico totale (piccola e grande velocità riunite):

Anni	Rete	N. dei treni	percorso dei treni
1870	3,477 km.	66,000	9,800,000 km.
1880	7,078 »	190,000	18,000,000 »
1888	10,395 »	419,000	33,600,000 »
1890	11,246 »	535,000	40,000,000 »
1894	12,989 »	848,000	54,000,000 »

Per l'epoca dal 1870 al 1888 (19 anni) l'aumento rappresenta 189 0[0 per l'estensione della rete, 536 0[0 per il numero e 245 0[0 per il percorso dei treni.

Lo specchio seguente indica l'estensione successiva del traffico delle merci (non compresi i trasporti di regia):

Anni	Tonnellate	percorso in km.
1848	130,200	8,003,800
1855	1,205,800	181,308,200
1861	2,754,000	434,535,600
1867	3,881,500	581,753.400
1875	8,244,800	1,083,216,900
1880	9,355,800	1,218,211,200
1885	17,023,900	2,179,695,500
1888	19,922,200	2,552,794,400
1890	21,348,300	2,804,202,700
1894	27,589,300	3,653,374,500

9. *Risultati finanziari.* — Il capitale di primo impianto delle ferrovie ungheresi ammontava, alla fine del 1894, a 1,038,858,156 fiorini, di cui 749,048,871 fiorini, cioè 72,2 per cento per le grandi linee, e le 5 linee d'interesse locale, appartenenti allo Stato, fior. 138,893,744, cioè 13.4 0[0 per le grandi linee della Compagnia, fiorini 149,915,541, cioè 14.4 0[0 per le linee d'interesse locale. Alla fine del 1894 il capitale di primo impianto era, in media e per chilometro, di fior. 102,470 per le linee dello Stato, di fior. 105,473 per le linee delle Compagnie e di fior. 32,250 per le linee di interesse locale.

L'esercizio comporta, nel 1894, per la rete totale, in fiorini:

	Prodotti	Spese
linee dello Stato	83,017,283	46,322,514
» delle Compagnie	14,550,935	7,868,114
» d'interesse locale	10,079,285	5,587,810
	107,647,503	59,778,438

L'*eccedente dei prodotti* fu dunque:

		Rapporto dei prodotti e delle spese
per le linee dello Stato	36,694,769	55.8 0[0
» » delle Compagnie	6,682,821	54.1 »
» » d'interesse locale	4,491,475	55.4 »
	47,869,065	

I *risultati chilometrici* sono i seguenti:

	prodotti fl.	spesa fl.	ecced. dei prodotti fl.	prod. netto del cap. effettivo
linee dello Stato	10,927	6,097	4,380	4.92 0[0
» delle Compagnie	10,875	5,881	4,994	4.85 »
» d'interesse locale	2,464	1,366	1,098	3.61 »

Le Casse di Soccorso di previdenza hanno accusato, alla fine del 1894, la situazione seguente:

Eccedente di prodotti: per le Casse Pensioni 197,040 fiorini; per le Casse di Soccorso agli ammalati fior. 95,044 e per le altre istituzioni fior. 142,356.

L'attivo totale ammontava a fior. 13,914,661 per le Casse Pensioni; a 377,044 per le Casse di Soccorso ed a 450,466 fiorini per le altre istituzioni.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Ferrovie Complementari. — *Prelevamento di somme per spese relative alle ferrovie complementari Gallarate-Laveno e Gozzano-Domodossola.*

Visto l'articolo 3 della Legge 12 luglio 1894, n. 318;

Visto l'articolo 38 del testo unico della legge per l'Amministrazione e la Contabilità Generale dello Stato, approvato con R. Decreto 17 febbraio 1884, n. 2016;

Ritenuto che il fondo approvato al n. 81 della tabella annessa alla succitata Legge 12 luglio 1894 per aumenti di liquidazione, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese impreviste relative alle Ferrovie Complementari ed ai titoli di spesa descritti nell'anzidetta tabella, ammonta alla somma di L. 28,555,128;

Che per i titoli di spesa indicati all'anzidetto n. 81 della tabella allegata alla citata Legge 12 luglio 1894 fu autorizzata la ulteriore somma di L. 6,500,000 colla Legge 30 giugno 1896, n. 251 che ha approvato lo stato di previsione del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1896 97;

Che pertanto il complessivo fondo di riserva approvato per le succitate maggiori spese relative alle ferrovie complementari ascende alla somma di L. 35,055,128;

Che coi nostri Decreti in data 23 agosto 1894, n. 418, 27 settembre 1894, n. 440, 21 novembre 1894, n. 509 e 510, 3 febbraio 1895, n. 38, 17 marzo 1895, n. 80 e 81, 14 aprile 1895, n. 111, 12 maggio 1895, n. 325, 10 settembre 1895, n. 584, 12 novembre 1895, n. 661, 12 gennaio 1896, n. 8, 20 febbraio 1896, n. 41, 16 settembre 1896, n. 431 e 7 gennaio 1897, n. 3, furono autorizzati quindici prelevamenti dell'ammontare complessivo di lire 26,947,312.47 dall'anzidetto fondo di riserva e che pertanto restano tuttora disponibili sul fondo stesso L. 8,107,815.53, delle quali L. 1,607,815 53 costituiscono i residui del fondo autorizzato colla Legge 12 luglio 1894, n. 318 e lire 6,500,000 la somma stanziata per l'esercizio 1896-97 in base alla Legge 30 giugno 1896, n. 251;

Che devesi provvedere ad altre spese relative alla costruzione delle ferrovie complementari dipendenti da transazione ritenuta conveniente nell'interesse dello Stato e da sentenze passate in giudicato, per le quali spese occorre di autorizzare dal succitato fondo un nuovo prelevamento di lire 412,087.60 da portarsi in aumento al fondo residuo dei capitoli 341 e 418 del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, esercizio 1895-96, corrispondente ai capitoli 306 e 544 del corrente esercizio finanziario;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretato:

Articolo unico.

Dal succitato fondo complessivo di L. 35,055,128, approvato colle Leggi 12 luglio 1894, n. 318 e 30 giugno 1896, n. 251 per spese relative alle ferrovie complementari, è autorizzato un sedicesimo prelevamento di lire quattrocento dodicimila ottantasette e centesimi sessanta (lire 412,087.60) che verrà ripartito in aumento ai fondi residui dell'esercizio finanziario 1895-96 per le linee di cui nella seguente tabella:

N° corrispondente della tabella annessa alla legge 12 luglio 1894	N° del capitolo del Bilancio 1895-96	1896-97	LINEE fra le quali viene ripartito il prelevamento	Importo
19	418	544	Gallarate-Laveno . .	12,087.60
28	341	306	Gozzano-Domodossola	400,000.—
			Sommano L.	412,087.60

Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(Aumenti di stipendio e gratificazioni al personale).

Il Consiglio d'Amministrazione, nella sua seduta di ieri 26, ha approvato le proposte generali a favore del personale, presentate dalla Direzione Generale, per un importo totale di L. 652,933, così suddivise: per aumenti di stipendio, con decorrenza dal 1° gennaio 1897, L. 584,458 e per gratificazioni L. 68,475, oltre alle promozioni di grado.

><

Lavori nelle stazioni di Milano.

Fra pochi giorni, per quanto ci consta, verrà posto mano ai lavori del fabbricato uffici nello scalo di P. Garibaldi a Milano, lavoro che ha per iscopo di sgombrare gli attuali magazzini per adibirli completamente al pubblico servizio, che ne verrà a sentire certo, ed in breve, un non tenue vantaggio. Vogliamo sperare che questo sarà l'inizio di quella serie di provvedimenti che, per impulso dello stesso on. Ministro dei Lavori Pubblici, venne presentata non ha guari in diversi ed importanti progetti dalla Società del Mediterraneo, d'accordo con quella dell'Adriatico. Noi siamo persuasi che, una volta portate a compimento tutte le progettate opere, si potrà, per un tempo abbastanza lungo, sopperire largamente ai bisogni del commercio milanese, e così rimandare ad altra epoca l'attuazione di più vasti programmi, che, se hanno intrinsecamente un valore ferroviario indiscutibile, hanno però il difetto di costare molti milioni che il paese non può, per ora e temiamo anche per qualche tempo, darsi il lusso di spendere.

><

Lavori al porto e nelle stazioni di Genova.

Lunedì p. v. si terrà a Roma un convegno, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, dei rappresentanti della città di Genova, della Società del Mediterraneo e del Governo allo scopo di stabilire opportuni accordi per l'esecuzione di talune opere nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova. Speriamo che dopo tanti anni di discussione, specialmente per la stazione di Brignole, si possa venire a qualche cosa di concreto che soddisfi le giuste esigenze dei genovesi, i quali, e con molta ragione, si lagnano dell'indecente scalo che oggidì esiste a piazza Brignole, e nello stesso tempo faciliti il movimento di transito da Milano, Torino e Ventimiglia a Roma, oggi incagliato dalle tante false e pericolose manovre che si devono eseguire per lo smistamento dei treni nella stazione di piazza Principe.

><

Binario tra il porto di Spezia e la stazione di Valdelora.

Sappiamo che da vari giorni è stato firmato un compromesso tra il Governo e la Società Mediterranea per la costruzione di un binario di raccordo tra il porto mercantile di Spezia e la vecchia stazione di Valdelora.

Crediamo che il progetto relativo sia sottoposto all'esame dei Corpi consultivi. Per parte nostra non possiamo che fare vivissimi voti affinchè venga approvato e messo in esecuzione, allo scopo anche di venire in sollievo del soverchio concentramento che oggi fortunatamente si verifica nel porto di Genova.

Siccome il lavoro da farsi non è di grande entità, dobbiamo augurarci che esso in pochi mesi venga realizzato e ciò anche per soddisfare i voti della città di Spezia.

><

Ferrovia Arona-Gravellona.

(*Presentazione del progetto relativo*).

Sappiamo che è stata presentata al Ministero dei lavori pubblici la domanda di concessione della costruzione e dello esercizio della linea ferroviaria da Arona a Gravellona.

><

Ferrovia Cuneo a Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° del corrente mese, dello scavo e delle murature della grande galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola della linea da Cuneo a Ventimiglia.

Scavo:	Dal 1° al 31 gennaio 1897	Dal principio dei lavori a tutto dicembre 1896	A farsi
Avanzata inferiore . .	178.00	5808.00	2292.00
Avanzata superiore . .	123.50	5350.50	2749.50
Calotta	92.50	5022.70	3077.30
Strozzo	66.00	4857.00	3243.00
Piedritto destro . . .	65 55	4599.25	3500.75
Piedritto sinistro. . .	101.75	4627.58	3472.42
Grande sezione completa	86.16	4614.00	3486.00
Acquedotto centrale . .	»	4408.20	3691.80
Murature:			
Calotta	65.50	4971.70	3128.30
Piedritto destro . . .	65.55	4593.25	3506.75
Piedritto sinistro . .	101.74	4621.58	3478.42
Acquedotto centrale . .	»	4187.20	3912.80
Marciapiedi destro . .	»	4225.00	3875.00
Marciapiedi sinistro . .	»	4312.40	3787.60

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

(*Appalto di lavori pel tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca*).

Il 15 marzo p. v., presso il Ministero dei Lavori Pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lucca si addiverrà all'appalto a *prezzo fatto* delle opere e provviste occorrenti per la completa costruzione del tronco *Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca* della ferrovia Aulla-Lucca compreso fra le progressive 11.087.60 e 14.160.84 escluse le espropriazioni occorrenti alla sede stabile della ferrovia e sue dipendenze, la provvista delle rotaie e del materiale minuto accessorio, cioè stecche, piastre, arpioni e chiavarde d'armamento, ed ogni provvista e posa in opera per il telegrafo, per il mobilio delle stazioni e per gli attrezzi ed il materiale mobile di esercizio della linea.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 20 dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata nella somma di lire 50000 e quella definitiva nella somma corrispondente al sesto del prezzo di aggiudicazione.

Pel presente appalto non sarà pubblicato l'avviso di seguita aggiudicazione provvisoria, e perciò si fa noto che col mezzogiorno del 31 marzo scadrà il termine utile per presentare le offerte di ribasso sul prezzo di aggiudicazione provvisoria, non inferiori al ventesimo.

><

Linea Pistoia-Pisa.

(*Progetti per l'esecuzione di lavori di sistemazione dei ponti fra Pescia e Pisa*).

Trovasi in esame presso il R. Ispettorato generale delle strade ferrate una proposta della Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, riguardante l'esecuzione di lavori di sistemazione dei ponti ad impalcatura metallica fra le stazioni di Pescia e di Pisa-Porta Nuova, lungo la ferrovia Pistoia-Pisa. L'importo dei lavori considerati nella proposta medesima è preventivato in L.123,850.

><

Per l'allacciamento ferroviario della Stazione col Porto di Trapani.

Sappiamo che in seguito a premure del Municipio e della Camera di Commercio di Trapani, il Ministero dei Lavori Pubblici ha determinato di nominare una Commissione tecnica con incarico di studiare un progetto delle opere occorrenti per provvedere all'allacciamento della stazione ferroviaria di Trapani col porto della Città a mezzo di un canale navigabile. Nella Commissione saranno rappresentate le varie Amministrazioni interessate e cioè, il Ministero della Marina, quello dei Lavori Pubblici, quello di Agricoltura, Industria e Commercio, il Genio Civile, la Camera di Commercio ed il Municipio di Trapani; l'Ispettorato generale delle Strade Ferrate e la Società esercente la ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

><

Regolamento sulle tramvie e ferrovie economiche.

Ci consta che a completare la Commissione incaricata di redigere il Regolamento per l'applicazione della Legge sulle Ferrovie Economiche e Tramvie a trazione meccanica (vedi nostro n. 2), vennero pure chiamati: il signor cav. ing. Campiglio, Presidente dell'Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale, ed il signor comm. ing. Giuseppe Bianchi, Presidente dell'Associazione Tramviaria Italiana.

><

Commissione permanente per i servizi del Porto di Savona.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha delegato a far parte, come suo rappresentante, della istituenda Commissione permanente per i servizi del porto di Savona, l'Ispettore di sezione del Movimento e Traffico residente a Savona, il quale potrà essere coadiuvato, ogniqualvolta lo crederà opportuno, da quel Capo-sezione del Mantenimento.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 15 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei Lavori per le Ferrovie Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori relativi alla deviazione della strada delle Acacie presso la stazione di Arezzo, dell'importo approssimativo di L. 15,300. Alla gara vennero invitate 16 Ditte, delle quali 14 presentarono la loro offerta. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Goti ing. Francesco, col ribasso del 26 0[0 sui prezzi della tariffa.

Il giorno 20 corrente mese, in Ancona, presso la medesima Direzione, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori relativi all'impiato di un binario di manovra nella stazione di Mestre, lungo la ferrovia da Milano a Venezia, dell'importo approssimativo di L. 10,000. Alla gara vennero invitate 10 Ditte, delle quali hanno presentato offerta in numero di 8, rimanendo aggiudica-

taria provvisoria la Ditta Calchera Andrea da Mestre, col ribasso del 20.05 0[0 sui prezzi di tariffa.

(Contratto).

L'Adriatica ha sottoposto alla superiore approvazione il contratto da essa stipulato colla Impresa De Tullio Gaetano per la esecuzione di lavori murarî occorrenti per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Bonefro-Santa Croce, lungo la ferrovia da Termoli a Campobasso.

(Movimento degli operai impiegati pei lavori delle linee).

Diamo nel seguente prospetto l'indicazione del movimento degli operai impiegati sui lavori delle diverse linee concesse alla Società delle Strade Ferrate Meridionali, dal loro cominciamento a tutto il secondo semestre 1896.

Il numero delle giornate di operai fu di 15,637,646 ripartite come segue:

Linea Lecco-Colico . .	N.	2,029,611
» Rocchetta-Potenza .	»	4,121,310
» Rocchetta-Gioia .	»	2,783,005
» Solmona-Isernia .	»	5,832,438
» Barletta-Spinazzola .	»	871,282
Totale	N.	15,637,646
Il numero degli operai impiegati a tutto il primo semestre ascendendo a	»	14,681,721
Si ha il numero degli operai impiegati nel secondo semestre del 1896 in	N.	955,925

><

Promozioni nel personale superiore del Genio Civile.

Il 21 corrente vennero firmati i decreti che promuovono gli ingegneri capi del Genio Civile Galloni, Tiby, Verdinois e Clerici a ispettori di Circolo, destinandoli a Bologna, Torino, Bari e Firenze. Gli ispettori Toscano e Bocci vennero nominati membri del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

><

Il nuovo Direttore delle Ferrovie del Ticino.

Col 15 del prossimo marzo, l'ing. Ulisse Hennebuisse lascierà la direzione delle Ferrovie del Ticino, ritirandosi nel Belgio a vita privata,

Lo sostituirà nell'importante ufficio l'ing. De-Fang, direttore delle tramvie bolognesi.

L'egregio ing. Hennebuisse, persona cortesissima, durante la sua amministrazione, seppe conciliare gli interessi della Società da lui presieduta con quelli del personale dipendente.

><

Per l'orario ferroviario della linea di Genova-Luino e Novara-Arona.

Ci informano da Arona che quel signor Sindaco, a nome dei commercianti della città e dintorni, nonchè da parte dei numerosi viaggiatori e villeggianti che percorrono la linea da Genova e da Milano per Arona, ha espresso desiderio al Ministero dei lavori pubblici affinchè, in occasione della prossima compilazione degli orarî primaverili ed estivi siano introdotte due modificazioni, allo scopo di avere un servizio più pronto e più comodo sulle linee stesse. Si domanda: 1° che il treno diretto $^{10}/_{26}$ Genova-Alessandria-Luino, venga messo in corrispondenza a Novara o ad Oleggio col treno 568 Novara-Arona, sia anticipando di circa 20 minuti l'arrivo in una delle suddette due stazioni del treno $^{10}/_{26}$; sia ritardando di altrettanti minuti la partenza del treno 568 per Arona, affinchè quest'ultimo possa ricevere viaggiatori da Genova e dalla Riviera Ligure, diretti al Lago Maggiore: 2° che venga ripristinata la partenza alle 18.24 del treno 601 per Milano, colla solita coincidenza a Sesto Calende per Novara, anzichè alle 19.50.

><

Biglietti di andata e ritorno in qualunque giorno della settimana e chilometrici.

Veniamo informati che la Camera di Commercio di Ferrara e di Rovigo hanno deliberato di associarsi ai voti manifestati dalla consorella di Roma allo scopo di ottenere che le Società ferroviarie rilascino biglietti di andata e ritorno in tutti i giorni della settimana per qualunque percorso e con validità proporzionata alle distanze, con un ribasso non inferiore al 25 0[0.

Le predette Camere di Commercio si sono inoltre associate all'altro voto della rappresentanza commerciale di Roma, perchè siano sollecitamente posti in distribuzione i così detti biglietti chilometrici, i quali riusciranno di grande utilità ai viaggiatori commercianti.

Le Camere stesse hanno poi deliberato di far pratiche affinchè al biglietto di andata e ritorno da Bologna a Napoli, della durata di giorni 12, e che al presente si distribuisce unicamente a Bologna, vengano aggiunti altri biglietti per la partenza da Ferrara, Rovigo, Padova e Venezia per Napoli.

><

Biglietti d'andata e ritorno tra Livorno Toscana-Milano e Torino.

Ci informano da Livorno che quella Camera di Commercio ha rinnovate vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga autorizzato il rilascio di biglietti di andata e ritorno festivi per Milano e per Torino.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete al 1° gennaio 1897:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	43	—	43
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	154	—	154
con un asse portante	»	355	—	355
a sei ruote accoppiate	»	498	8	506
a otto ruote accoppiate	»	178	16	194
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate . .	»	59	—	59
a sei ruote accoppiate . . .	»	16	—	16
locomotive-*tenders* per manovre .	»	12	—	12
Totale locomotive	N.	1315	24	1339

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.2303; in costruzione 0.0042; totale 0.2345.

II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break S. Al. . .	N.	56	—	56
di 1ª classe A, Ab, Ac	»	487	12	499
di 2ª classe B, Bb, Bc	»	708	16	724
miste di 1ª e 2ª classe AB, ABc .	»	444	12	456
miste di 2ª con compartimento per la posta BU	»	50	—	50
di 3ª classe C.	»	1635	30	1665
miste di 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	11	—	11

di 4ª classe E	N.	12	—	12
ridotte per pacchi postali U. . .	»	48	—	48
(per servizi economici):				
di 1ª classe As	»	29	—	29
di 2ª classe Bs	»	53	1	54
miste di 1ª e 2ª classe ABs . . .	»	49	—	49
di 3ª classe Cs	»	130	—	130
di 3ª classe con compartimento bagagli CDs	»	23	—	23
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	1	—	1
Totale carrozze	N.	3736	71	3807

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.6544; in costruzione 0.0124; totale 0.6668.

III. *Bagagliai:*

ordinari D	N.	952	—	952
con compartim. per la posta . . .	»	—	—	—
Totale bagagliai	N.	952	—	952

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.1667; in costruzione —; totale 0.1667.

IV. *Carri:*

scuderia G	N.	90	—	90
per piccolo bestiame T, Tl . . .	»	60	—	60
per merci, coperti H, Hm . . .	»	3255	50	3305
per merci e bestiame, coperti HB, HBd, HBp	»	9325	—	9325
per merci, scoperti:				
a sponde alte L	»	6198	249	6447
a sponde basse N, Nt, Nf, Ntf .	»	2549	—	2549
id. id. con bilico NBt, NBtf, NBo	»	693	—	693
id. id. senza sponde No . .	»	27	—	27
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) R, Rv, W, Y . .	»	195	—	195
per acidi O	»	10	—	10
per terra e ghiaia G	»	401	—	401
per gas GA.	»	12	—	12
spazzaneve Z	»	63	—	63
con sagoma per visita gallerie V.	»	2	—	2
con attrezzi di soccorso K . . .	»	49	—	49
con grue X. (Questi carri fanno parte del materiale d'esercizio) . .	»	—	—	—
diversi P, M	»	46	—	46
Totale carri	N.	22975	300	23275

Proporzione per ogni chilometro di strada; in servizio 4.0232; in costruzione 0.0535; totale 4.0767.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Sopra una domanda di esonero della multa contrattuale e di proroga di termine per l'esecuzione dei lavori relativi all'ampliamento della stazione di Villa San Giovanni, lungo la linea da Reggio a Battipaglia, affidati a rimborso di spesa alla Società per le Ferrovie Meridionali ed appaltati all'Impresa Francesco Vita;

2. Circa l'esonero della multa contrattuale a carico della Ditta Luigi Rizzi per ritardata esecuzione dei lavori affidatile per la sistemazione delle travate metalliche alle sottovie Paullo e Melley, sulla linea ferroviaria Piacenza-Bologna;

3. Su di un atto di transazione delle vertenze con la Ditta Paolo Rapazzini per compensi extra-contrattuali pretesi per il lavoro di impianto di un binario di sicurezza all'imbocco sud della galleria Sella, sulla linea da San Giuseppe a Savona;

4. Su di una proposta di transazione con la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, a definizione delle questioni sòrte in ordine ai lavori di costruzione di una tettoia metallica nella stazione di Messina;

5. Sul collaudo e sulla liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Benelli Ignazio per la costruzione dei tronchi da Sant'Eufemia a Ricadi, nella linea da Eboli a Reggio, e sulle relative domande di maggiori compensi.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto, mediante asta pubblica, della fornitura di tonnellate 1817 di rotaie occorrenti per i tronchi di ferrovia Ponte a Moriano-Borgo a Mozzano, della linea Aulla-Lucca e da Limone a Vievola della linea Cuneo-Ventimiglia, nonchè per i lavori di innesto della ferrovia Cuneo-Saluzzo nella stazione di Cuneo, e della linea Urbino-Fabriano, nella stazione di Fabriano. La spesa totale all'uopo preventivata ascende a L. 438,300.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere su di una convenzione per amichevole componimento di una vertenza con la Ditta Vannucci-Zauli per l'uso di una fossa confinante colla proprietà di essa Ditta, per condotta di acqua del torrente Orme al rifornitore delle locomotive nella stazione ferroviaria di Empoli, nella linea Firenze-Pisa.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Michele Caso per ottenere che la nota concessione accordatale per i suoi trasporti di zolfo macinato da Torre Annunziata a stazioni Mediterranee, che viene a scadere col 31 marzo p. v. sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, e cioè fino a tutto marzo del 1898.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il proprio benestare:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, a datare dal 22 gennaio u. s. ed alle stesse condizioni, della concessione in favore della Ditta D'Uva pei suoi trasporti di olio vegetale;

2. Alla rinnovazione pel corrente anno, ed alle condizioni già vigenti, della concessione in favore della Ditta Conti, pel trasporto di sapone da Livorno-Torretta a Roma-Termini;

3. Alla proposta di concessione alla Ditta Leopoldina Vedova Perina, di poter inoltrare le proprie spedizioni di sanguisughe, in partenza da Udine, ed in destinazione di stazioni delle due grandi reti continentali, con i treni diretti, contro pagamento della sovratassa del 50 0[0 sui prezzi normali di tariffa;

4. Alla proposta della Società esercente la Rete Adriatica intesa a stabilire, per i trasporti di merci in genere fra Venezia e Trieste, via Cormons, una tariffa speciale comune a P. V. consistente nella applicazione del prezzo unico complessivo di L. 10 per tonnellata, per partite di almeno 10,000 chilogrammi per vagone, o paganti per tale peso minimo;

5. Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° corrente mese, della concessione già precedentemente concordata colla Ditta Ceresa e Millin, per i suoi trasporti di zolfi in pane, però con talune varianti in confronto della concessione precedente.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il proprio benestare: che la concessione di cui gode la Ditta P. A. Caminiti per trasporti di ferro a T ed a doppio T a carro completo da Torre Annunziata a Taranto, sia rinnovata per tutto il corrente anno alle stesse condizioni già vigenti: alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione, scaduta il 31 dicembre p. p. a favore della Ditta Maurilio Bassi, per i suoi trasporti di vino e di fusti vuoti fra Venezia e Padova.

—

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, un progetto di aggiunte e modificazioni di tariffa relativa ai trasporti dello sterro di zolfo.

—

Con recente decreto dei Ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici, viene approvata l'attuazione di una tariffa speciale comune N. 1, piccola velocità, in servizio cumulativo italo-austriaco pel trasporto delle merci in genere, in partite di almeno 10.000 chilogrammi da Venezia a Trieste e viceversa, per la via di Cormons, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali,

—

Il Ministero del tesoro d'accordo con quello delle finanze ha dato il proprio benestare alla proposta di concessione a favore della Ditta Emilio Meyer, per i suoi trasporti a carro completo di farina, crusca, semolino e cereali, da Roma a Napoli, Nola, San Giovanni a Teduccio, Torre Annunziata e Salerno e viceversa, con applicazione dei prezzi ridotti di L. 0.0459 per tonnellata e chilometro, per un quantitativo minimo annuo di 1000 tonnellate, e di L. 0.0408 se il quantitativo minimo raggiungerà le 2000 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Sorrentina. — Il 16 corrente, nelle sale della Deputazione provinciale di Napoli, si riunì l'assemblea generale del consorzio per la ferrovia Sorrentina, sotto la presidenza dell'on. Della Rocca e con l'intervento di S. E. De Martino.

L'assemblea, udita lettura della relazione presentata dagli on. Della Rocca e Placido e comm. Pagliano, ne approvò alla unaminità e con vivi elogi le conclusioni, secondo le quali il consorzio si ritiene e si dichiara perfettamente libero da qualsiasi preteso vincolo coi signori Dini e Cavallini. Nominò quindi una Commissione composta degli onor. Della Rocca, Placido, comm. Pagliano, comm. Carito ed on. Fusco, con incarico di prendere in esame le combinazioni finanziarie che saranno presentate e di sottoporre all'approvazione del consorzio, con proposta concreta, quella che riterrà più seria e conveniente.

In tale occasione l'on. De Martino ha confermato l'impegno assunto dal Governo di accordare la concessione al consorzio, col sussidio chilometrico, quando, spirato infruttuosamente il termine riservato alle Società ferroviarie, esso presenti una combinazione finanziaria seria e concreta.

Ferrovia Arona-Gravellona. — Il 21 corrente ebbe luogo ad Arona una adunanza indetta dal Comitato costituitosi per cotesta ferrovia, a cui intervennero numerosi tecnici, industriali, i deputati Mussi, Casana e Peroni.

La riunione votò all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« I cittadini e le rappresentanze comunali qui intervenute, ritenuto che il valico del Sempione, la cui esecuzione è reclamata dagli interessi generali del paese, non potrà avere sicuro e pronto effetto se non col completamento delle linee di accesso per le quali furono già votati sussidi che preme conseguire;

Riconosciuta la grande importanza della linea Arona-Gravellona come tronco della grande linea internazionale per il Sempione;

Ritenuta la necessità della Arona-Gravellona per questa plaga del Lago Maggiore finora priva di comunicazioni ferroviarie;

Incaricano un Comitato composto dei sindaci, dei consiglieri provinciali e dei rappresentanti al Parlamento e di 21 persone alla cui elezione si procederà in questa assemblea, affinchè provveda nel miglior modo possibile ad assicurare la costruzione della linea Arona-Gravellona ».

A presidente del nuovo Comitato venne eletto per acclamazione il conte Giberto Borromeo.

Ferrovia del Sempione. — *Le sovvenzioni svizzere.* — Oltre la sovvenzione federale di franchi 4.500,000, assicurata al Sempione dalla legge del 22 agosto 1878, il trattato di Berna del 25 novembre 1895 prevede che la Società delle Ferrovie del Giura-Sempione debba ottenere dai Cantoni, Comuni ed altri Corpi morali svizzeri delle altre sovvenzioni per una somma complessiva di fr. 10,500.000, per compiere quella di fr. 15,000,000, che è stato riconosciuto necessario di conseguire a fondo perduto dalla Svizzera, per render possibile il grande traforo del Sempione.

Ora questa somma di fr. 10,500,000 è stata dalla Società ripartita come appresso fra gli enti interessati:

Cantone di Berna	franchi	1,000,000
» Friburgo	»	2,000,000
» Vaud	»	4,000,000
Comune di Losanna	»	1,000,000
» Vevey	»	270,000
» Montrena e Comuni vicini	»	270,000
Cantone del Vallese	»	720,000
» Ginevra	»	1,000,000
Società Generale di navigazione sul lago Lemano	»	240,000
	Totale franchi	10,500,000

Queste cifre sono fin da ora definitivamente accettate dai Cantoni e dai Comuni, ad eccezione del Cantone di Ginevra, del Comune di Montrena e della Società di navigazione, che non si sono ancora pronunziati: ma è da ritenersi che non tarderanno guari a dare la loro risposta adesiva.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 febbraio 1897.* — Nella decade dal'11 al 20 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,353,828.94, con una diminuzione di lire 153,315.01 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 febbraio 1897 si ragguaglia a L. 83,921,660.13, presentando un aumento di L. 1,057,142.21 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 febbraio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,560,993.88, con un aumento di lire 105,656.79 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 febbraio 1897 si ragguaglia a L. 9,952,882.57, e presenta un aumento di lire 622,831.53 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 gennaio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 gennaio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 298,261, con un aumento

di L. 16,390 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 gennaio 1897 ammontano a L. 6,182,377, con un aumento di L. 84,823 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

L'unione delle due Società tramviarie torinesi. — Gli amministratori della Società Belga e della Società Torinese, proprietarie delle tramvie a cavalli di Torino, hanno in questi giorni conchiuso fra loro alcuni accordi, che hanno a tutta prima fatto credere ad una fusione completa delle due Società. Non si tratta invece che di una semplice comunanza di interessi nei riguardi dei loro diritti contrattuali fra le due Società con durata fino al termine della concessione.

Il servizio pubblico continuerà quindi nelle stesse condizioni attuali e le due Società continueranno ad avere un'esistenza propria ed una propria amministrazione.

Nè gli accordi intervenuti fra gli amministratori avranno per ora la loro applicazione attendendosi per essi la ratifica dell'assemblea degli azionisti, che avrà luogo verso i primi di marzo.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Il progetto del tronco di tramvia elettrica Varese-Cunardo (linea elettrica Varese-Ghirla-Luino) venne ancora ritornato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per essere uniformato alle disposizioni della nuova legge sulle tramvie e ferrovie economiche testè promulgata.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nuova linea.* — Sabato scorso si tenne in Thun una conferenza fra i delegati del Governo bernese della direzione della ferrovia Thun-Burgdorf e dei Consigli municipali di Stüffisburg e di Thun. Venne deciso, riservata però la ratifica delle assemblee dei due Comuni interessati, di scegliere il tracciato Heimberg-Suldbrüche-Thun, variante 3, come il più diretto.

La conferenza era presieduta dal direttore del Dipartimento di Giustizia, Klay. Dichiararono pure di aderire a questo scioglimento i signori direttore Dinkelmann, presidente del Consiglio d'amministrazione e Bühlmann, presidente del Consiglio d'amministrazione, ed il presidente della Direzione, Bigler.

Ferrovie Francesi. — *I lavori necessari della linea dal Rodano al Cenisio.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo col Ministro delle Finanze, ha presentato alla Camera dei Deputati un progetto di legge avente per iscopo di approvare una convenzione passata tra il Ministro dei Lavori Pubblici e la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée per l'esecuzione dei lavori complementari di primo impianto giudicati necessari sulla linea dal Rodano al Monte Cenisio.

L'art. 3 della convenzione del 9 giugno 1866 e 17 giugno 1867, convenzione per la quale lo Stato francese cedeva la concessione della linea dal Rodano al Cenisio alla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranèe, stipulava una garanzia di interesse speciale alla linea e stabiliva che i prodotti e le spese di esercizio farebbero oggetto di un conto a parte, che servirebbe di base al calcolo della garanzia, al suo rimborso e, se era del caso, alla ripartizione degli utili.

Il credito aperto, a questo scopo, dallo Stato, e portato a 45 milioni dalla convenzione 3 luglio 1875, era esaurito ed anche leggermente superato dal 31 dicembre 1883. Siccome certi lavori sono riconosciuti indispensabili, specialmente la posa del doppio binario sulle due sezioni da Chamousset ad Aiguebelle, e da Culoz a Chambéry, il Governo, in attesa che sia conclusa una convenzione colla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée che sopprima il conto speciale della garanzia della ferrovia dal Rodano al Cenisio ed incorpori questa linea alla rete principale della Compagnia, ha deciso di chiedere alla Camera un credito totale di 8,500,000 fr., da ripartirsi in 4 esercizi. L'onere annuale per il Tesoro sarà da 80,000 a 100,000 franchi. È d'altronde sperabile che le economie realizzate sull'esercizio in seguito alle facilitazioni offerte al servizio dal doppio binario e dal completamento delle stazioni, compenseranno questo aumento di spesa, e che l'ammontare della garanzia non sarà aumentato.

Ferrovie del Belgio. — La Società Nazionale delle ferrovie vicinali è dichiarata concessionaria, con Decreto Reale 12 gennaio 1897, del prolungamento fino a Vossem della linea vicinale Bruxelles-Sterrebeek.

Lo Stato interverrà nella formazione del capitale d'impianto per 105,000 franchi e si libererà con 90 annualità di 3,775 franchi.

In seguito a questo prolungamento, il capitale sociale della linea Bruxelles-Sterrebeek sarà portato da 800,000 fr. a fr. 1,180,000.

Ferrovie Inglesi. — *Omnibus elettrici a Londra.* — Il signor Racdliffe Ward, l'inventore del sistema d'omnibus elettrico adottato dalla *London Electric Omnibus* ha provveduto ad un nuovo esperimento della sua vettura a Londra.

Un percorso di 7 chilometri attraverso le strade di Londra (Hôtel Victoria; Trafalgar Square; Cambridge-Circus; Oxford Street; Park-Lane; Grosvenor-Place; Victoria Street; Hôtel Victoria) è stato percorso in 32 minuti in eccellenti condizioni.

Secondo l'*Engimnering*, le vibrazioni sono ridotte al *minimum*, mercè l'interposizione di un cuscino pneumatico sotto pressione.

L'omnibus comporta 25 persone; l'energia è fornita da 70 accumulatori del tipo Solaj, situati sotto i sedili della vettura.

Ferrovie Russe. — La *Gazzetta di Pietroburgo* dice che nell'anno corrente si procederà ad un grande ampliamento della rete ferroviaria, suggerito principalmente dalle difficoltà incontratesi per dar corso alla spedizione dei grani.

Si tratta anzitutto di collegare le ferrovie dell'Impero col porto baltico di Windau, che non gela mai: progetto la cui attuazione venne dichiarata più volte utile dai grandi Corpi dello Stato. Anzi se n'era già incominciata l'esecuzione: si era costruita una ferrovia in tale direzione, venendo da Riga: ma, benchè la distanza tra i due porti non oltrepassi le 150 a 160 verste, i lavori vennero troncati a Tukkum, stazione che giace a 100 verste da Windau. Si comprende che questa linea, non avendo in sè alcuna ragione d'essere, non potè esercitare alcuna influenza sullo sviluppo del porto di Windau. Eppure con Libau è il solo porto che sia, nell'inverno, aperto alla navigazione; e Libau non basta al commercio d'esportazione colla Russia.

Notizie Diverse

Associazione Elettrotecnica Italiana. — Venne pubblicato lo statuto di questa importante Associazione, della quale era presidente il compianto prof. Galileo Ferraris, ed è vice-presidente l'on. Giuseppe Colombo.

L'Associazione ha per iscopo:

d'incoraggiare e divulgare in Italia lo studio dell'elettrotecnica e di contribuire al suo sviluppo;

di stabilire e mantenere fra tutti gli elettrotecnici italiani relazioni amichevoli e continue;

di facilitare loro la conoscenza dei lavori d'ogni genere, invenzioni, scoperte, esperienze, ecc., che si facessero anche all'estero.

L'Associazione resterà estranea a qualsiasi impresa commerciale o industriale; e potrà comprendere un numero indeterminato di Sezioni, con sedi nelle principali città d'Italia.

Le Sezioni non potranno essere formate con meno di 20 soci.

Possono essere soci individuali effettivi coloro che in Italia od all'estero s'interessano di elettrotecnica.

Possono essere soci collettivi le Società e corporazioni scientifiche e le imprese industiali. Tali soci collettivi sono rappresentati alle adunanze ed assemblee da un solo delegato.

Per costituire la sezione di Milano, gli aderenti sono convocati per domenica, 28, alle 14, nella sala della Biblioteca del R. Istituto tecnico in piazza Cavour, 4.

Tutti i soci sono pure invitati a prender parte alla solenne commemorazione di Galileo Ferraris, che, ad iniziativo del Consiglio generale dell'Associazione, in omaggio al suo presidente, sarà tenuta domenica, 7 marzo, in Torino, nel salone della Camera di Commercio ed Arti, via Ospedale, 28, alle 14.30.

Il discorso commemorativo sarà letto dal consigliere Riccardo Arnò.

Avrà quindi luogo un'assemblea generale straordinaria per deliberare sopra varie proposte di onoranze al Ferraris, e per la nomina della presidenza alla sede centrale.

L'industria milanese in Rumenia. — Il *Monitore Tecnico* informa che lo stabilimento di costruzioni in ferro l'*Aurora*, è riuscito vincitore nel concorso per l'appalto dei ponti metallici occorrenti nella nuova linea ferroviaria rumena Roman-Pleven-Choumen. E' un lavoro di grande importanza, trattandosi di una linea ferroviaria di 300 chilometri e di una fornitura di 1500 tonnellate circa di materiale metallico.

Avviso di concorso per posti di macchinista e di fuochista. — Con Decreto ministeriale del 7 novembre 1896, n. 268, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 12 corrente, è stato aperto il concorso per 7 posti di operaio macchinista (congegnatori e tornitori) e 14 posti di operaio fuochista (fucinatori e calderai) per la condotta e le riparazioni delle macchine e delle caldaie alle torpediniere adibite ai servizi di vigilanza finanziaria sui laghi di Garda, Maggiore, di Lugano e sulla Laguna veneta.

Gli esami avranno luogo nel mese di maggio 1897 nelle sedi di Napoli e di Venezia, incominciando da quest'ultima.

I concorrenti dovranno presentare, non più tardi del 1° aprile 1897, domanda in carta da bollo da L. 0.60, scritta di proprio pugno, alla Intendenza di Finanza della provincia in cui risiedono, indicando il loro indirizzo, la sede (Napoli o Venezia) nella quale desiderano essere esaminati, la specialità di arte a cui intendano concorrere (congegnatore o tornitore per i macchinisti, e calderaio o fucinatore per i fuochisti).

Un premio di centomila lire per l'Esposizione di Parigi. — Il mecenate francese, Osiris, scrisse testè ad Hébrard, presidente del Sindacato della Stampa parigina, per annunciargli che avrebbe dato per l'Esposizione del 1900, come già aveva fatto per quella del 1889, un premio di 100,000 franchi « destinato a ricompensare l'opera più interessante sotto l'aspetto artistico, industriale o d'utilità pubblica ».

L'industria inglese del ferro e dell'acciaio nel 1896. — La ripresa che già si era manifestata, nel 1895, nell'industria inglese del ferro e dell'acciaio, ha continuato ad aumentare nell'ora decorso anno, e lo sviluppo del commercio interiore andò di pari passo con quello del commercio inglese esteriore. Le statistiche del « Board of trade » dànno un aumento di circa 717,000 tonnellate, ciò che segna il più forte aumento ottenuto dopo il 1890. Lo specchietto seguente, il quale indica la produzione, l'esportazione ed il consumo della ghisa durante i quattro ultimi anni, dimostra la rilevante espansione di questa industria :

	1893 tonnellate	1894 tonnellate	1895 tonnellate	1896 tonnellate
Produzione .	6,829,841	7,364,745	7,895,675	8,750,000
Esportazione .	2,857,743	2,649,928	2,838,149	3,552,000
Consumo int.	3,834,257	4,580,299	4,829,886	5,100,000

Come si vede da queste cifre, la produzione della ghisa supera attualmente di circa 2 milioni di tonnellate la produzione del 1893.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Seguiamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese

presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 170,000, per provvedere all'impianto del sistema blocco elettrico fra il Bivio Polcevera presso Sampierdarena e Ronco della linea succursale dei Giovi;

L. 47,091.62, per provvedere (escluso il valore del materiale metallico) all'impianto di nuovi binari e meccanismi nelle nuove officine di Torino;

L. 27,000, per provvedere (escluso il valore del materiale metallico) al rifacimento in acciaio di m. l. 3609 di binario in ferro, di cui m. l. 12 del mod. V^1 fra le progressive 164.374-164.386 e m. l. 3597 di binario in ferro mod. *S* fra i km. 164.386 e il km. 167.982 fra le stazioni di Chiusi e Chianciano, della linea Empoli-Chiusi;

L. 20,?00, per provvedere al risanamento della massicciata sul doppio binario fra Alessandria e Novi tra i km. 98.792 e 99.940, della linea Torino Genova;

L. 16,000, per provvedere alla sostituzione di un cavalcavia al passo a livello dei Cannetti al km. 2839, della linea Roma Pisa;

L. 15,015, per provvedere ai lavori occorrenti per aumentare la potenzialità dell'officina del deposito Locomotive di Rivarolo Ligure sul tronco Novi-Genova della linea Torino-Genova;

L. 11,270, per provvedere (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) all'impianto di un nuovo binario in stazione di Castagnole Lanze;

L. 10,880, per provvedere (escluso il valore del materiale metallico) al rifacimento di m. l. 1500 di binario mod. V^5 fra Sticciano e Roccastrada, della linea Asciano-Montepescali;

L. 9800 per provvedere alla sistemazione del ponte sul Fosso Reale al km. 321.705 della linea Roma Pisa;

L 8500, per provvedere al risanamento dell'argine dal km. 106,763 al km. 106.987 fra le stazioni di Briatico e Monteleone P. S. V., della linea Reggio-Castrocucco,

L. 8200, per provvedere alla sistemazione del ponte in ferro sul Botro Canale al km. 294.740.45 della linea Roma-Pisa ;

L. 8000, per provvedere alla sistemazione del ponte in ferro sul secondo incontro del Savolano al km. 299.901.67 della linea Roma-Pisa;

L. 6500, per provvedere alla sistemazione del ponte in ferro sul torrente Fine al km. 297.872,55 della linea Roma-Pisa;

L. 5100, per provvedere alla sistemazione del ponte in ferro sul primo incontro del Savolano, al km. 298.711.80 della linea Roma-Pisa;

L. 4700, per provvedere alla costruzione nelle nuove officine di Torino di un forno per la tempera con la relativa tettoia;

L. 4550, per provvedere alla sistemazione del ponte in ferro sul fosso Tripeoce fra i km 285.105.80 della linea Roma-Pisa;

L. 2840, per provvedere alle modificazioni degli impianti esistenti nella stazione di Avellino per il servizio di segnalamento a distanza;

L. 2700, per provvedere alla costruzione di una tratta del rivestimento della galleria di Monte Olimpino lungo la linea Milano-Chiasso fra i km. 49.728.20 e 49.743.30.

L. 1250, per provvedere allo sgombro dei massi dalla falda a monte fra l'imbocco est della galleria Mazzinara ed il casello 66, della linea Genova-Spezia.

Rete Adriatica. — L. 123,850, per provvedere alla sistemazione delle travate metalliche ai ponticelli esistenti nel tronco Pescia-Pisa, della linea Pistoia-Pisa;

L. 12,018.50, per l'esecuzione di un impianto elettrico per il trasporto di forza dall'officina Locomotive all'officina Veicoli, della stazione di Rimini;

L. 6800, per provvedere alla ricostruzione di alcuni tratti di arco rovescio mancanti ed alla ricostruzione di altri tratti di arco rovescio e di piedritti di costruzione difettosa nella galleria di Varano fra i km. 207.169.20 e 207.208.10 della linea Bologna-Otranto;

L. 5780, per provvedere al prolungamento di m. 253 verso Bologna, della deviazione provvisoria della ferrovia eseguita nella località detta degli Olivacci in modo da estenderla fra i km. 65.200 e 65.803 del bivio Reno, della linea Bologna-Pistoia;

L. 3400, per provvedere al prolungamento di m. 50 verso Roma della scogliera al km. 235.656 della lina Orte-Foligno-Falconara.

Rete Sicula. — L. 7600, per provvedere (non compreso il materiale d'armamento) al prolungamento del binario della ferrovia sino al Molo di Levante di Porto Empedocle e alla costruzione di un pontile pel carico e trasporto di materali. della linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 2445, per provvedere alla costruzione di un muro a secco con platea di calcestruzzo per sostegno della scarpata sinistra della trincea fra i km. 123.952.63 e 124.033.31 (km. 284.900.63 e 254.981.31 da Palermo) della linea Messina-Siracusa.

Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca (15 marzo). — Appalto * per la costruzione a prezzo fatto del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca, della ferrovia Aulla-Lucca.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — (15 febbraio). Alla Ditta Goti ing. Francesco l'appalto * dei lavori di deviazione della strada delle Acacie, presso la stazione di Arezzo, col ribasso del 26 0[0 sui prezzi della tariffa;

— (20 febbraio). Alla Ditta Calchera Andrea, da Mestre, l'appalto * per impianto di binario di manovra in stazione di Mestre, linea Milano-Venezia, col ribasso del 20.05 0[0.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 26 febbraio). — Coll'oleificio Pavese, per fornitura di kg. 25,000 di olio di lino crudo;

Coll'oleificio suddetto, per fornitura di kg. 80,000 di olio di lino cotto;

Colla Ditta Battaini Enrico di Milano, per costruzione di un fabbricato ad uso uffici e riduzione a magazzini degli attuali locali d'ufficio in stazione di Milano P. G.;

Colla Ditta Giovanni Gilardini, per fornitura riverberi e cappelli per fanali.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Torino (23 marzo, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale N. 27 da Torino a Casale, compreso fra la Casa Nelvo (Madonna del Pilone) ed il limite con la provincia di Alessandria (m. 38,260), escluse le traverse degli abitati, durante il sessennio 1897-1903. Importo complessivo L. 191,886.06. Cauz. provv. L. 5000. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (26 marzo, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del 4° tronco della strada provinciale n. 9, compreso fra la Sella Sportari e la piazza di Longobucco (m. 11,235.10). Importo complessivo L. 582,975.50. Cauzione provvisoria L. 20,000. Fatali a destinars.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Trapani (26 marzo, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo occidentale nel porto di Marsala (m. 380). Importo L. 265,254.05. Cauz. provv. L. 13,000. Fatai a destinarsi.

APPALTI ALL'ESTERO.

Bruxelles. — Il giorno 26 aprile 1897, al Ministero di Agricoltura e dei Lavori Pubblici, si addiverrà all'appalto per la costruzione di 2000 metri di riva e di lavori diversi a l'Escaut al sud di Anversa.

Belgio. — Municipio di Mons. — Il 12 marzo alle ore 12 avrà luogo il pubblico incanto per l'impresa dei lavori di costruzione della 4ª sezione del canale del centro.

Il prezzo d'asta è fissato per lire 1,661,128, la cauzione è di lire 100,000.

Le offerte, in carta da bollo, devono presentarsi non più tardi dell'8 marzo al Governo della provincia di Hainaut.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Torpedini e Materiale elettrico (3 marzo, ore 10, 1ª asta). — Fornitura di lampade e di porta-lampade per impianti elettrici. Importo L. 40,000. Cauz. L. 4000. Fatali 22 marzo, ore 12.

Direzione Polverificio — Fontanaliri. — (13 marzo, unico e definitivo). Fornitura di metalli diversi. Importo L. 4685.65.

Genio Militare — Napoli. — (15 marzo, ore 11, unica e definitiva). Fornitura di metalli diversi costituenti il 2° lotto. Importo L. 15,140. Cauz. L. 1600. Consegna giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbr. 20	Febbr. 27
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 504	509
» » Meridionali	» 662	665
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 377	377
» » » (2ª »)	» 357	357
» » Secondarie Sarde	» 282	282
» » Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie Meridionali	» 543	543
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 289	289
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
» » Gottardo 4 %	» 101.60	101.65
» » Mediterranee 4 0[0	» 508	509
» » Meridionali	» 306	306.50
» » Meridionali Austriache	» 392.50	393
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 308	308
» » » 2ª emiss. »	283	284
» » Pontebba	» 456	456
» » Sarde, serie *A*	» 298	298
» » » serie *B*	» 292	292
» » » 1879	» 298	298
» » Savona	» 318	319
» » Secondarie Sarde	» 429	427
» » Sicule 4 0[0 oro	» 475	475
» » Tirreno	» 460	460
» » Vittorio Emanuele	» 318.50	319

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

7 marzo. — **Tramvia Mestre-San Giuliano.** — Assemblea generale per le ore 14, nella Sala della Borsa a Venezia.

14 marzo. — **Nuova Ferrovia Biellese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.

15 marzo. — **Ferrovie di Reggio Emilia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10, in Torino, via S. Teresa, 11.

19 marzo. — **Ferrovia Suzzara-Ferrara.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 20.30, nella Sede sociale in Milano, via S. Marta Fulcorina, 17.

22 marzo. — **Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 1[2, in Torino, presso la Banca di Torino.

28 marzo. — **Ferrovie e Tramvie nell'Emilia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15.30, nella Sede sociale, in Bologna, villa ex-Ferlini.

VERSAMENTI.

Ferrovie di Montagna — Genova. — Gli azionisti della Società anonima Genovese delle Ferrovie di Montagna sono invitati a fare il 2° versamento di lire italiane 30 su ciascuna azione sottoscritta al Banco Fratelli Rossi, sito in Genova, via Banchi, 3 Rosso, entro il giorno 6 marzo prossimo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Febbraio 1897.* — *23a Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	1608	1407	+ 201	1101	1298	— 197
Media.	1459	1407	+ 52	1250	1238	+ 12
Viaggiatori	1.083,069 60	1,251,063 18	— 167,993 58	74,798 26	68,623 72	+ 6,174 54
Bagagli e cani. . . .	57,161 30	59,465 33	— 2,304 03	2,599 59	1,877 08	+ 722 51
Merci a G.V. e P.V. acc.	310,005 58	308,899 34	+ 1,106 24	17,349 83	17,012 60	+ 337 23
Merci a P. V. . . .	1,728,351 19	1,736,835 56	— 8,484 37	80,493 59	63,367 14	+ 17,126 45
TOTALE .	3,178,587 67	3,356,263 41	— 177,675 74	175,241 27	150,880 54	+ 24,360 73
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 20 Febbraio 1897.*						
Viaggiatori	30.458,593 57	30,843,832 01	— 385,238 44	1,968,591 46	1,942,087 95	+ 26,503 51
Bagagli e cani. . . .	1,504,925 42	1,451,597 06	+ 53,328 36	61,455 64	55,963 80	+ 5,491 84
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,940,981 75	7,690,190 16	+ 250,791 59	360,710 83	357,817 64	+ 2,893 19
Merci a P. V. . . .	39,927,668 58	38,939,301 18	+ 988,367 40	1,698,732 88	1,583,728 12	+ 115,004 76
TOTALE .	79,832,169 32	78,924,920 41	+ 907,248 91	4,089,490 81	3,939,597 51	+ 149,893 30
Prodotto per chilometro.						
della decade	689 80	761 58	— 71 78	159 17	116 24	+ 42 93
riassuntivo	17,903 60	17,908 99	— 5 39	3,271 59	3,182 23	+ 89 36

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 4a Decade — dal 1° al 10 Febbraio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	780,582.85	39,339.16	284,528.05	1,266,478.57	10,889.35	2,381,817.98	4,247.00
1896	825,308.64	46,266.81	273,141.12	1,121,368.47	12,733.25	2,278,818.29	4,247.00
Differenze nel 1897	— 44,725.79	— 6,927.65	+ 11,386.93	+ 145,110.10	— 1,843.90	+ 102,999.69	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	3,086,256.05	150,211.10	1,175,162.39	4,780,037.23	50,035.40	9,241,702.17	4,247.00
1896	3,079,807.04	150,763.10	1,097,137.46	4,281,455.41	57,308.12	8,666,471.13	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 6,449.01	— 552 00	+ 78,024.93	+ 498,581.82	— 7,272.72	+ 575,231.04	»
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	52,038.05	1,065.21	18,630 49	106,231.50	1,210.65	179,175.90	1,359.88
1896	61,012.25	1,261.82	17,644.16	95,135.22	1,465.35	176,518.80	1,359.88
Differenze nel 1897	— 8,974.20	— 196.61	+ 986.33	+ 11,096.28	— 254.70	+ 2,657.10	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	219,584.21	4,231.65	71,898.88	408,790.71	6,674.95	711,180.40	1,359.88
1896	221,833.83	4.247.29	65,819.11	364,327.06	7,352.62	663,579.91	1,359.88
Differenze nel 1897	— 2,249.62	— 15.64	+ 6,079.77	+ 44,463.65	— 677.67	+ 47,600.49	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
456.76	437.91	+ 18.85	1,775.12	1,664.03	+ 111.09

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

21ª Decade — Dal 21 al 31 Gennaio 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	71,182.00	1,711.00	11,473.00	135,262.00	2,425.00	222,003.00	616.00	360.00
1896	70,945.00	1,533.00	8,946.00	133,881.00	1,779.00	217,084.00	616.00	352.00
Differenze nel 1897	+ 187.00	+ 178.00	+ 2,527.00	+ 1,381.00	+ 646.00	+ 4,919.00	»	+ 8.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 31 GENNAIO 1897.								
1896-97	1,860,944.00	37,840.00	213,972.00	2,639,598.00	25,849.00	4,778,203.00	616.00	7,757.00
1895-96	1,931,428.00	40,092.00	224,189.00	2,531,222.00	31,973.00	4,758,904.00	616.00	7,725.00
Differenze nel 1897	— 70,484.00	— 2,252.00	— 10,217.00	+ 108,376.00	— 6,124.00	+ 19,299.00	»	+ 32.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	29,737.00	534.00	3,478.00	38,576.00	192.00	72,517.00	484.00	150.00
1896	28,432 00	524.00	2,555.00	28,323.00	389.00	60,223.00	484.00	124.00
Differenze nel 1897	— 1,305.00	+ 10.00	+ 923.00	+ 10,253.00	— 197.00	+ 12,294.00	»	+ 26.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 31 GENNAIO 1897.								
1896-97	720,175.00	12,194.00	58,869.00	520,368.00	4,416.00	1,316,022.00	484.00	2,719.00
1895-96	727,759.00	10,976.00	54,875.00	457,058.00	5,287.00	1,255,955.00	484.00	2,595.00
Differenze nel 1897	— 7,584.00	+ 1,218.00	+ 3,994.00	+ 63,310.00	— 871.00	+ 60,067.00	»	+ 124.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	2,468.00	84.00	371.00	818.00	»	3,741.00	23.00	163.00
1896	2,662.00	94.00	286.00	522.00	»	3,564.00	23.00	155.00
Differenze nel 1897	— 194.00	— 10.00	+ 85.00	+ 296.00	»	+ 177.00	»	+ 8.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 31 GENNAIO 1897.								
1896-97	65,903.00	2,408.00	5,438.00	14,372.00	28.00	88,152.00	23.00	3,333.00
1895-96	65,154 00	2,368.00	4,956.00	10,189 00	28.00	82,695 00	23.00	3,595.00
Differenze nel 1897	+ 752.00	+ 40.00	+ 482.00	+ 4.183.00	»	+ 5,457.00	»	+ 238.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punticontro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 30								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pantoni Dirett. propr. responsabile

ANNO XXX. Sabato, 6 Marzo 1897 NUM. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

IL VALICO DEL SEMPIONE

Il Comitato promotore del valico ferroviario del Sempione, già sorto parecchi anni sono per iniziativa della Camera di Commercio di Milano e del quale fu sempre presidente, operoso e zelante, il senatore Giuseppe Robecchi, ha pubblicato in questi giorni, i documenti che provano appunto l'azione sollecita del Comitato sempre diretta a portare il progetto nel campo dei fatti.

La pubblicazione è preceduta dalla seguente Relazione dello stesso senatore Robecchi, che pubblichiamo, quantunque siano note tutte le pratiche fatte per l'attuazione del grandioso progetto, perchè essa compendia la storia cronologica, esatta di tutto il lavoro del Comitato promotore che riuscì, come si ritiene, a condurre in porto l'impresa.

Onorevoli Signori: Sindaco di Milano. — Presidente della Deputazione Provinciale. — Presidente della Camera di Commercio.

Il trattato 25 novembre 1895, e annessa convenzione 22 febbraio 1896, conchiuso tra l'Italia e la Svizzera, approvato nel dicembre 1896 dal Parlamento italiano, e dalla Assemblea federale della Confederazione Svizzera, fa uscire la quistione del valico ferroviario del Sempione dallo stato di progetto, per trasportarla nel campo della realtà.

Il Comitato promotore del valico del Sempione, residente in Milano, manifesta la sua viva compiacenza nel vedere realizzati i suoi voti, e oramai assicurata e prossima alla sua effettuazione la grande opera a cui ha dedicato studi e cure assidue. La nazione deve singolarmente rallegrarsi per questo fatto che, aumentando i suoi contatti e gli scambi colle regioni centrali e occidentali d'Europa, tende a dare maggiore impulso alla sua prosperità economica.

Il Comitato cessando, in tale stato di cose, di funzionare come Comitato promotore, sente obbligo di dare conto di sè, almeno in modo sommario, ai benemeriti Corpi amministrativi da cui trasse vita, che gli prestarono valido appoggio, e che gli fornirono i mezzi per vivere ed operare.

Sorretto da una fede viva nel successo della grande intrapresa, mosso non da altro scopo che da quello del bene pubblico, convinto che le difficoltà non si superano che colla perseveranza, e colla coesione delle forze, il Comitato, nella modesta sfera della sua attività, crede di non essere venuto meno al suo compito, e di avere contribuito, per quanto le circostanze lo permettevano in Italia, a sollecitare il compimento di un'opera che non poteva che recare beneficio al paese.

Senza riandare le fasi, a tutti note per il numero considerevole di pubblicazioni fatte, per cui passò il progetto, e senza entrare in troppo minuti particolari, ci basterà indicare a rapidi tratti, quasi a guisa di indice, come si svolse l'azione del Comitato. Avendo esso avuto gestione di denaro, questo servirà a coprire la sua responsabilità, e avrà se non altro un valore storico e retrospettivo. Faremo seguire alcune considerazioni circa l'attitudine da prendere rispetto alle quistioni che rimangono ancora da risolvere.

Il Comitato nacque per iniziativa della Camera di Commercio di Milano, d'accordo colla Deputazione provinciale. Fu composto dapprima dei signori: Giulio Bianchi, Luigi Canzi, Giuseppe Colombo, Giuseppe Mussi e Giuseppe Robecchi, deputati al Parlamento; ing. Giuseppe Bianchi e dott. A. Villa Pernice, deputati provinciali; Francesco Mangili, dott. Luigi Sala e ing. Luigi Tatti, consiglieri comunali; ing. Guido Parravicini; ing. G. Tagliasacchi, assessore municipale. In seguito il Comitato allargò la sua base, chiamando a farne parte i rappresentanti delle Camere di Commercio di Milano e di Genova, quelli del Municipio di Novara, e quelli dei gruppi locali costituitisi ad Arona e a Domodossola.

Il Comitato si costituì eleggendo a suo presidente il deputato Robecchi, e a segretari, prima il sig. dott. G. M. Curti, e poscia il sig. avv. G. Ticozzi appartenenti alla Camera di Commercio.

Il Comitato deve innanzi tutto una parola di viva riconoscenna alla Camera di Commercio, e per essa agli egregi Presidenti che si successero nella carica durante il periodo in cui esso ha funzionato, i quali non solo gli apprestarono la sede, ma agevolarono la sua opera, e gli furono larghi in ogni occasione di assistenza e di consiglio.

Furono messe a disposizione del Comitato, dietro sua richiesta, in varie riprese, dalla Deputazione provinciale

lire 9000; dalla Giunta municipale lire 8000. La maggior parte di questi fondi fu adoperata per sostenere la spesa della compilazione del progetto del tronco ferroviario Arona-Ornavasso, eseguita dal sig. ing. G. Pensa per incarico del Comitato. Questo lavoro importò la somma di lire 14,000, liquidata dalla Commissione tecnica costituita in seno al Comitato, composta degli ingegneri G. Bianchi, Parravicini, Tatti e Tagliasacchi.

Il restante della somma, ossia lire 3000, servì a pagare l'importo delle numerose pubblicazioni fatte dal Comitato, e delle spese di amministrazione da esso incontrate durante il non breve periodo della sua vita. Tutti gli sborsi sono comprovati da ricapiti regolari esistenti negli atti del Comitato. Al termine della gestione, quando il Comitato si ritenne se non disciolto, prorogato, avendo il Governo avocato a sè le trattative per gli impegni internazionali da assumere, rimase un avanzo di lire 479,77, investito in un libretto a risparmio della Banca popolare, tuttora esistente, e con cui si farà fronte alle spese che potessero occorrere in avvenire. Di tutti i documenti giustificativi sarà dato comunicazione, a loro richiesta, alle spettabili Amministrazioni da cui i fondi pervennero.

Il Comitato ebbe principalmente di mira di tener viva in paese la agitazione in favore della impresa, promovendo adesioni, raggruppando e disciplinando le forze di quelli che dividevano il suo stesso programma. Agì con insistenza nelle sfere parlamentari e governative, cercando di rimuovere gli ostacoli, di guadagnare man mano terreno, di diffondere le nozioni utili a vincere le dubbiezze, a convertire gli oppositori in amici e fautori. Avendo in mano una così giusta causa, corrispondente ai veri interessi del paese, questo intento potè essere, se non prontamente, almeno con sicurezza raggiunto.

Quando si discusse in Parlamento il disegno di legge sulle ferrovie complementari del Regno, un deputato lombardo, anche a nome dei suoi colleghi, nella tornata del 7 giugno 1879, perorò in favore del Sempione, e, parlando delle linee d'accesso, presentò questa proposta, che il tronco Arona-Ornavasso, fosse inscritto nella legge, ed equiparato nel grado e nella categoria al tronco Gozzano-Domodossola, di cui il Governo proponeva la costruzione. La mozione non fu allora approvata, ma la causa propugnata dall'oratore fu vinta quanto alla massima, poichè i più autorevoli deputati che gli risposero, e lo stesso relatore della Giunta parlamentare, onorevole Grimaldi, concordarono con lui, che una volta deciso il traforo del Sempione, il tronco Arona-Ornavasso doveva considerarsi come un complemento naturale e necessario di esso.

Uno degli scopi principali del Comitato fu quello di servire di intermediario tra gli elementi e corpi locali, e i Comitati esteri che patrocinavano la grande impresa, di carattere internazionale. Mantenne, nel corso di parecchi anni, i più seguiti e cordiali rapporti coi rappresentanti delle Società svizzere che erano alla testa del movimento in favore del Sempione. Specialmente rammenta con piacere le relazioni avute coi signori ingegneri Lommel e Meyer, autori di alcuni dei più notevoli progetti; e col signor P. Cérésole, colonnello federale, presidente della Società *Suisse occidentale et Simplon*, ora *Jura-Simplon*, il quale tenne nella nostra città numerose conferenze, e assistette replicatamente alle sedute del Comitato.

Ci vedemmo allora sfilare davanti i vari progetti, frutto di profondi studi, e di calcoli accurati, intesi a sciogliere l'arduo quesito, dal tunnel di base rettilineo, a quello in curva per evitare la soverchia altezza delle roccie sovrastanti, giungendo alla applicazione del sistema Fell, per ritornare per fortuna al tunnel di base. A questi studi il Comitato parecchie volte fu in grado di partecipare, nel limite delle sue attribuzioni, incaricando quelli dei suoi componenti, che avevano una speciale competenza tecnica, di assistere alle visite sopra luogo, e alle conferenze che si tenevano all'estero. La Confederazione Svizzera seguì sempre con viva attenzione e benevolenza questi tentativi, e promise fino da allora un sussidio di 4 milioni e mezzo, che poi fu reso effettivo col trattato conchiuso da ultimo. I Cantoni tedeschi diedero prova di grande patriottismo, impegnandosi a sostenere, anche pecuniariamente, la linea del Sempione, che doveva principalmente servire agli interessi della Svizzera occidentale francese.

Un fatto che poteva avere grande influenza sulle condizioni della costruzione, e su quelle dell'esercizio della linea, nei rapporti della spesa e della igiene, conveniva innanzi tutto accertare. Era quello relativo alla struttura geologica della montagna, e al calore centrale per l'altezza delle cime del Monte-Leone a cui si doveva sottopassare. Una Commissione composta dei professori A. Heim di Zurigo, Ch. Lory di Grenoble, E. Renevier di Losanna, ebbe l'incarico di condurre gli studi e le indagini opportune, onde tutto fosse posto in chiaro, e il problema risolto da ogni punto di vista pratico e scientifico.

Il nostro Comitato pregò il professore T. Taramelli, della Università di Pavia, di associarsi ai periti esteri, come rappresentante dell'Italia. L'illustre scienziato aderì cortesemente all'invito, e mentre firmò la memoria collettiva presentata dai suoi colleghi, scrisse per proprio conto, come riassunto delle sue ricerche, una particolare Relazione, di un alto valore scientifico, sulla qualità e giacitura delle roccie che la galleria doveva attraversare, e circa la influenza dell'altezza degli strati sovrapposti sulla determinazione del calore. Questo importante documento, per cura del Comitato, sarà reso di pubblica ragione.

Il Comitato, allargando la sfera delle sue investigazioni, non si accontentò di occuparsi del Sempione, ma fece oggetto di esame e di studi comparativi anche i progetti di altri passaggi alpini, interposti tra il Cenisio e il Gottardo, che allora si contrapponevano al Sempione. Frutto di questi studi fu una pregiata memoria, ricca di considerazioni economiche e tecniche, intitolata: *Parallelo fra i progettati valichi alpini del Sempione e del Monte Bianco*, dettata da uno degli uomini più autorevoli in materia ferroviaria, l'ingegnere Luigi Tatti, membro del Comitato. Lo scritto fu pubblicato e diffuso a mezzo del Comitato, e può ancora essere consultato con profitto.

E quando la Francia, che già aveva posto piede sul Sempione col mezzo della Società Lavalette, e che al tempo del Gambetta aveva pensato di impadronirsene, tanto era convinta dell'importanza di questo passaggio, quando la Francia, diciamo, allarmata per l'apertura della linea del Gottardo, inviò in Italia il sig. Marteau, per scandagliare la situazione, e constatare quali conseguenze avrebbe potuto il Sempione produrre a vantaggio di Genova e a danno di Marsiglia, non fu difficile dimostrare al valente economista, che le vittorie riportate dalla scienza moderna sugli ostacoli naturali, rimettevano le correnti commerciali, destinate a ravvicinare i mercati di produzione a quelli di consumo, nella loro giusta direzione, che è di raggiungere l'obbiettivo per la via più breve nel minor tempo possibile. Nel caso nostro ogni opposizione era inutile, dal momento che il consenso generale delle opinioni, tanto nella Svizzera che in Italia, si dichiarava favorevole a questo nuovo valico alpino.

Un altro intento speciale del Comitato fu quello di adoperarsi presso i corpi locali, Provincia e Comune, onde deciderli a passare dalle parole ai fatti, e ad assumere una compartecipazione alle spese del traforo, proporzionata alle loro forze, ad imitazione di quanto facevano i Cantoni svizzeri. Mosse ripetute interpellanze su questo argomento nell'uno e nell'altro Consiglio, a mezzo dei suoi componenti che erano anche consiglieri comunali e provinciali. Il senno e il patriottismo per cui vanno lodate queste Amministrazioni, non fecero anche questa volta difetto. Il Consiglio comunale votò, nella seduta dell'8 maggio 1888, una sovvenzione per il traforo del Sempione, di un milione e mezzo di lire; e il Consiglio provinciale, nella tornata del 7 luglio 1889, deliberò di concorrere per una somma di L. 500,000, senza limite di tempo. Questa decisione fu dal Consiglio provinciale recentemente riconfermata nella tornata del 21 gennaio 1897. Ambedue i Consigli però vincolarono la loro

offerta alla condizione che fosse costruito il tronco Arona-Ornavasso. Altri concorsi non inferiori si aveva affidamento di ottenere dalla Provincia e dal Comune di Genova.

Il Comitato, come è facile supporre, tenne numerose e periodiche sedute, onde provvedere alle necessità di varia natura che si presentavano, mantenere l'affiatamento tra i vari gruppi che si adoperavano nell'interesse della causa comune, e conservare il contatto colla opinione pubblica. Ad esse intervenivano di frequente i rappresentanti esteri, e quelli dei Comitati affini costituiti nelle altre Provincie, portando un notevole contingente di consensi e di operosità. Quando argomenti gravi erano a discutersi, come allorchè si presentò il piano finanziario Hentsch e Comp., a cui partecipava in larga misura un istituto di credito italiano, piano suffragato dalla proposta Amilhau per la anticipazione dei fondi occorrenti al Governo italiano, furono invitati ad assistere alla riunione, e ad esprimere il loro avviso, anche il Sindaco di Milano, e i Senatori e Deputati della Provincia.

I processi verbali delle sedute, accuratamente compilati e ordinati, formano una voluminosa raccolta di atti, che potrà somministrare interessanti notizie a chi si occupa di queste materie.

E ora parliamo del progetto Pensa, intorno al quale amiamo di soffermarci un istante, perchè riguarda una quistione ancora viva, che tocca non solo il passato, ma anche l'avvenire. Sempre quando si trattò da noi del Sempione si dimostrò in pari tempo la necessità di costruire, come rannodamento ad esso, e come sezione della grande arteria internazionale, il tronco Arona-Ornavasso. La linea Novara-Gozzano Domodossola da nessuno fu contrastata. Ma a tutti pareva impossibile, e fu detto replicatamente in documenti ufficiali e alla Camera, che la ferrovia del Sempione, una volta scesa in Italia, affacciandosi alla pianura, quasi in vista di Milano, il grande centro ferroviario e commerciale dell'Italia superiore, abbandonata la via diretta, piana e popolosa che le sta davanti, non avesse altra alternativa che gettarsi ad occidente nell'altipiano di Gozzano, affrontando forti pendenze, e non arrivando a Milano che dopo un lungo circuito.

Si noti che Gozzano è a 348 metri di altezza sul livello del mare, mentre Arona è quasi al livello del Lago Maggiore, che si trova a 193 metri. Giova anche rammentare, ciò che del resto è notorio, che la Novara-Gozzano-Domodossola ebbe il carattere, e fu costruita come linea d'interesse puramente provinciale, e manca dei requisiti e delle condizioni che deve avere una linea di grande traffico. Dovrà per forza subire una trasformazione, e forti somme saranno richieste per adattarla a sopportare i treni pesanti e le grandi velocità. Ecco quindi sorgere la necessità della via piana, la quale potrà essere probabilmente preferita anche per le provenienze da Genova.

Il Comitato, mosso da queste considerazioni, convinto di non rappresentare un interesse puramente locale, ma un interesse generale dello Stato, avendo Milano dietro a sè l'Italia Orientale e Centrale, ebbe allora una idea opportuna. Passare dalle dimostrazioni teoriche nel campo dell'azione, mettere in evidenza il punto essenziale della quistione per quanto riguardava il collegamento di Milano, di Venezia, di Piacenza col Sempione; facilitare, anticipare, diremo quasi, lo scioglimento del quesito, in guisa che tutto fosse preveduto, e che quando il tronco venisse decretato, si avesse in pronto un progetto concreto, atto a dar mano alla costruzione.

Fu allora deliberato di affidare questo studio a un distinto tecnico, l'ing Giosuè Pensa, già noto per altri lavori di identica specie. Egli si mise alacremente all'opera, e nel novembre 1882 presentò al Comitato il progetto di massima e particolareggiato per la costruzione della linea Arona-Ornavasso, illustrato da una dotta e chiara relazione che il Comitato si affrettò di pubblicare.

Il progetto si componeva di sei volumi: 1. Planimetria e profilo; 2. Sezioni normali della via e profili trasversali; 3. Tipi delle opere d'arte, manufatti e fabbriche; 4. Computi metrici e calcoli giustificativi delle spese; 5. Perizia; 6. Relazione.

Il lavoro fu condotto a termine con singolare perizia, mirando sempre a raggiungere la maggiore possibile brevità della linea e la mitezza delle pendenze e delle curve, onde la strada riuscisse adatta alle esigenze del traffico internazionale.

La sede stradale venne collocata sopra un terrazzo morenico che fronteggia il lago, e si stende al disopra degli abitati e dei giardini, rimovendo così ogni pericolo di inondazione, ottenendosi una sensibile economia nella spesa di espropriazione. La strada è lunga 33 chilometri, e fu diretta dapprima ad Ornavasso. Ora la congiunzione colla linea del Sempione può succedere a Gravellona, con abbreviamento di 3 chilometri, e conseguente risparmio di spesa. Il costo presunto è di lire 243,000 al chilometro. Il progetto fu sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che lo trovò lodevole in ogni sua parte.

E ora il Comitato mentre si professa grato verso l'egregio tecnico che in modo così completo e soddisfacente ha interpretato la sua idea, in attesa che la fortuna arrida alla proposta, dichiara che va a depositare i volumi del progetto presso la Deputazione provinciale di Milano, ove potranno essere esaminati da chi ha interesse a che l'opera si compia, siano individui o corpi morali.

Il Comitato ha la ferma convinzione che questo tronco sarà fatto contemporaneamente al traforo del Sempione. È penetrata in tutti la persuasione che la linea del Sempione sarebbe incompleta, se non si allaciasse direttamente a Milano, ove è il nodo del sistema ferroviario dell'Italia superiore. Pochi tronchi rimangono ancora a costruire in Italia che presentino come questo tanti elementi di produttività, sia per il movimento locale, come per le risorse del transito, e del commercio internazionale.

Fino a Domodossola arrivano i treni della Jura-Simplon, in forza del trattato. Ma da Domodossola in giù l'esercizio è fatto dalla Società della Rete Mediterranea, la quale ha tutto l'interesse che le provenienze dalle Alpi arrivino sollecitamente a Milano, dove avviene lo smistamento e la ricomposizione dei treni. Andando per Gozzano, oltre l'ostacolo delle pendenze, si allunga la strada di circa 15 chilometri. La Mediterranea, Società potente e bene amministrata, che dovrà per necessità esercitare il tronco Arona-Gravellona quando questo venga costruito, vedrà per certo mal volentieri che esso vada in mano di altri obbligandola a dividere i profitti, e creando eventualmente delle concorrenze che possono essere nocive ai suoi interessi.

Una sovvenzione chilometrica per parte dello Stato al tronco Arona-Gravellona se non è fissata ancora quanto alla misura, è assicurata quanto alla massima. I documenti ufficiali parlano. Nella relazione 29 maggio 1896 con cui il Governo, presidente del Consiglio Di Rudinì, presentava alla Camera dei Deputati il trattato per la costruzione della ferrovia del Sempione, in fine era detto: *che l'esecuzione del tronco Arona-Gravellona, come di quello Gravellona-Intra, poteva ritenersi assicurata, mediante una sovvenzione chilometrica di lire 4000, essendo questi tronchi certamente produttivi.* Non è questa dichiarazione equivalente ad un impegno per parte dello Stato?

L'on. Saracco nella relazione 10 dicembre 1896, presentata al Senato, dice che se il tronco Arona-Gravellona non fu introdotto, come quello Santhià-Borgomanero, nel disegno di legge, questo avvenne per il motivo che mancava il voto del Consiglio di Stato, e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ma che nessun dubbio esisteva *sulla spiccata importanza di questa linea, a cui intanto la legge garantiva il beneficio delle tariffe differenziali di favore.*

Nel testo della legge sul valico del Sempione, votata dal Senato nella tornata del 21 dicembre 1896, all'articolo 5 è stabilito, che *il Governo del Re provvederà perchè nelle tariffe sia tenuto conto dei rispettivi abbreviamenti ferroviari, quando all'apertura del Sempione, la linea Santhià-Borgomanero, e la linea Arona-Gravellona non fossero ancora aperte all'esercizio.* Così una legge votata dal Parla-

mento considera come decretato in massima il tronco Arona-Gravellona, e lo pone a pari condizioni della Santhià-Borgomanero per i benefici da conseguire ove, al tempo della apertura del Sempione, esso non fosse ancora costruito.

In base a questo, avendo la stessa legge equiparate la Santhià-Borgomanero e la Arona-Gravellona, la prima lunga 45 chilometri e la seconda 30, si potrebbe legittimamente essere indotti a domandare la eguaglianza di trattamento anche quanto al sussidio chilometrico, accordato alla Santhià-Borgomanero nella misura di lire 5000 al chilometro. Ma noi siamo più umili, e ci accontentiamo di chiedere per la Arona-Gravellona la sovvenzione di lire 4000 al chilometro, contemplata e preannunciata dal Governo nella sua relazione 29 maggio 1896, sovvenzione che ora il Governo propone di dare anche alle linee di terza categoria, di puro interesse locale.

Esposti questi fatti e considerazioni in modo affatto succinto, aggiungeremo poche parole, quasi a guisa di riassunto, per bene fissare lo stato attuale della quistione. Come abbiamo detto in principio, noi consideriamo come una fortuna per l'Italia l'accordo testè conchiuso tra i due governi italiano e svizzero. L'opinione pubblica oramai è concorde nel pronunciarsi favorevole a questa grande opera pubblica, anche gli economisti che temono il crescere delle importazioni, oramai si sono persuasi che il fenomeno sarà bilanciato dall'aumento del transito e delle esportazioni.

Ad ogni breccia che si apre nelle Alpi è sperabile che una nuova onda di vita e di civiltà invada il nostro paese. L'Italia trae profitto dalla sua configurazione peninsulare, e la corregge ad un tempo. Però il nostro allacciamento col centro d'Europa è ad una condizione, che ad ogni nuovo valico alpino corrisponde un allargamento dei nostri porti, e un aumento della nostra marina. In questo solo modo l'Italia sarà degna della sua fortunata posizione nel Mediterraneo. Finora purtroppo abbiamo saputo trarre profitto dall'apertura dell'istmo di Suez, non per attirare a noi i commerci asiatici, ma soltanto per portare la guerra in Abissinia.

È evidente che tra il Cenisio ed il Gottardo si sentiva la necessità di tracciare un altro passaggio ferroviario, che non fosse una semplice via di diporto, ma una strada adatta alle grandi transazioni commerciali tra i popoli. Il Cenisio, decretato quando la Savoia era unita al Piemonte, dopo che ne fu staccata, ha perduto parte della sua importanza, e conduce nello stesso bacino di Marsiglia. Il Gottardo è in mano di una Società estera che lo sfrutta a proprio vantaggio. L'Italia contribuendo per il Gottardo con una somma di 58 milioni di lire, non ha saputo riservarsi alcuna facoltà, nè stabilire alcun patto che le desse diritto di intervenire nel regolare l'esercizio della linea e il maneggio delle tariffe.

Le sorgenti del Rodano che, a nord-ovest del nostro confine, si incontrano, nei sotterranei della catena alpina, con quelle dei confluenti del Ticino, e gli avvallamenti che ne conseguono, segnano da questa parte una via naturale per una nuova comunicazione ferroviaria. Il tracciato della grande strada napoleonica serve di guida. Il grande tunnel, sprofondandosi nelle viscere del monte, riunirà i due versanti.

Mai progetto di opera pubblica fu così pertinacemente studiato e caldeggiato come questo, sia dal punto di vista tecnico, come sotto l'aspetto finanziario. Il Comitato ebbe principalmente ad occuparsi dei progetti presentati dai signori Lommer, Meyer e Dumur, che hanno molta affinità con quello da ultimo prescelto, poichè tutti partono dal concetto fondamentale di un tunnel di base.

La Società concessionaria Jura-Simplon ebbe la mano felice nel fissare la scelta, e nel dare la preferenza al progetto posto avanti dai signori Brandt, Brandau e C., potente ditta costruttrice, nota per i lavori eseguiti all'Arlberg e altrove. Prima di essere definitivamente adottato il progetto fu sottoposto all'esame di una Commissione di periti, composta dei signori Francis Fox, ingegnere inglese, C. I. Wagner, ispettore delle Strade Ferrate austriache, e professore Giuseppe Colombo, deputato al Parlamento Italiano, membro del nostro Comitato. La Commissione, dati alcuni suggerimenti, e consigliate poche leggiere modificazioni trovò il progetto altamente commendevole ed eseguibile in ogni sua parte.

Veramente si può affermare che il problema sia stato affrontato e risolto nel modo il più soddisfacente, tanto rispetto alla costruzione che all'esercizio della linea.

Un valico alpino ridotto, quanto all'altezza, alle condizioni di un passaggio dell'Appenino. Imbocco nord della galleria metri 687.10 sul livello del mare; imbocco sud metri 635.75. Il passo del Gottardo è a 1169 metri, e quello del Cenisio a 1260 metri sul livello del mare. Questo solo dato indica la grande superiorità della ferrovia del Sempione sui valichi concorrenti. Lunghezza del tunnel 20 chilometri. Due gallerie parallele a un binario, comunicanti tra di loro, invece di una galleria a due binari, affine di meglio garantire la circolazione dei treni, e le condizioni della aerazione. Pendenze e curve regolari. La formazione geologica della montagna giudicata opportuna per i lavori di scavo, sia come qualità della roccia, che per la direzione e giacitura degli strati. Metà della galleria, e sbocco sud in territorio italiano. Le ferrovie d'accesso pressochè compiute dal lato nord, arrivando la ferrovia del Vallese fino a Brigue; dal lato sud non manca che il tronco da Domodossola a Isella. Obbligata la Jura-Simplon a costruire la linea fino ad Isella, e ad esercitarla fino a Domodossola. Quantità ingente di forza idraulica, tanto nel versante svizzero, che in quello italiano, atta a muovere i congegni di perforazione, a lanciare nel sotterraneo una potente ventilazione, ed a creare in avvenire la energia per la applicazione della trazione elettrica attraverso alla galleria. Durata massima dei lavori otto anni dalla data della ratifica del trattato. Costo totale fino alla stazione di Isella, quando ambedue le gallerie fossero ultimate, 75 milioni, compresa la sede stradale e l'armamento della linea.

L'Italia, a questa ingente spesa, è chiamata, in forza del trattato, a contribuire in modiche proporzioni: lire 66 mila all'anno per la durata della concessione, corrispondenti a un capitale di circa un milione e mezzo di lire. Nel 1888, nel piano finanziario Hentsch, la quota assegnata all'Italia per il traforo era di 15 milioni. Naturalmente rimane a suo carico la costruzione della linea d'accesso da Domodossola a Isella, di cui essa conserva la proprietà, e che, come fu detto, sarà esercitata per suo conto, dalla Jura-Simplon.

Però nel trattato è detto anche che la Società concessionaria fa assegnamento su una sovvenzione di 4 milioni per parte delle Provincie e Comuni italiani interessati. I corpi locali sarebbero dunque chiamati a contribuire per una somma più che doppia di quella data dallo Stato, con questa ulteriore differenza a loro aggravio, che mentre per lo Stato la spesa è produttiva, essendo esso proprietario delle linee a cui il valico del Sempione conduce, linee che per questo fatto aumenteranno di produttività e di valore, il contributo delle Provincie e dei Comuni è invece a fondo perduto.

Non dubitiamo che le Provincie e i Comuni, più direttamente interessati, non rifuggiranno dal sobbarcarsi a un simile onere. Ma d'altra parte il Governo, che ha permesso l'introduzione nel trattato della clausola che li concerne, senza nemmeno consultarli, è tenuto ad usare ad essi i maggiori riguardi, e non deve meravigliarsi se la Provincia e il Comune di Milano, che hanno votato altra volta, e speriamo riconfermeranno ora la loro offerta, 2 milioni di concorso, ossia più di quanto lo Stato si è ora impegnato a dare, vincolino il loro contributo alla condizione, da cui non possono prescindere, dalla costruzione del tronco Arona-Ornavasso, destinato a condurre la ferrovia del Sempione sul loro territorio. Come altrimenti queste Amministrazioni potrebbero giustificarsi dirimpetto ai loro contribuenti, trattandosi di spese non obbligatorie ma facoltative? Del resto la loro larghezza di vedute in materia di opere pubbliche è nota al Governo. Le prove sono recenti. Basti dire che la Provincia e il Comune di Milano vedono ancora oggi stanziata nel loro bilancio una considerevole somma annua come quota di com-

partecipazione alla spesa del Gottardo, mentre il Gottardo dà un prodotto annuo di più di lire 60 mila al chilometro. E mancano ancora dieci rate per completare la somma sottoscritta.

Al Governo va dato lode perchè nel trattato seppe riservarsi la facoltà, unitamente al Governo della Confederazione Svizzera, di intervenire e di avere ingerenza nel determinare le tariffe, e nel regolare gli orari, la corrispondenza dei treni, il servizio postale e telegrafico. Onde evitare ogni futura contestazione, nel trattato è stabilito fin d'ora che, a compenso parziale della spesa del traforo, il tratto di ferrovia da Brigue ad Isella si considera virtualmente allungato di 22 chilometri, ossia 11 chilometri in ciascun territorio. Stimiamo cosa utile pubblicare come appendice alla presente relazione il testo del trattato, e la deliberazione della Assemblea Federale Svizzera che lo approva (1).

In complesso è lecito asserire che la impresa del Sempione nasce sotto i migliori auspici. Tutte le circostanze sono propizie. I due Governi, che hanno firmato il trattato, sono impegnati moralmente e materialmente a fare in modo che tutto proceda colla massima regolarità, e secondo gli accordi prestabiliti. La Società concessionaria, potente per sè stessa, ha dietro a sè cospicue aderenze finanziarie, che assicurano la formazione del capitale, tanto più dopo l'esempio del Gottardo, che, in pochi anni d'esercizio, dà così larghi profitti. Gli assuntori dell'opera dànno la garanzia della massima operosità e che tutti i recenti trovati della scienza, tutte le ultime applicazioni della meccanica e della fisica saranno usufruite, perchè la costruzione riesca perfetta e sollecita. Chi è che non vede di quale immenso vantaggio per l'igiene e per l'esercizio della linea sarà la soppressione dei prodotti della combustione, e l'applicazione della trazione elettrica in una galleria di 20 chilometri?

Il Piemonte è appagato mediante la attraversante Santhià-Borgomanero, da ultimo votata dal Parlamento, la quale innestandosi nella linea Gozzano-Domodossola, porterà a quest'ultima un nuovo contingente di moto e di vita. Milano avrà indubbiamente il suo collegamento diretto al nuovo passaggio alpino, mediante la linea che corre lungo la sponda occidentale del Lago Maggiore. Genova sarà in ottime condizioni, poichè avrà tre vie per accedere al Sempione: la Novara-Gozzano-Domodossola; la Novara-Arona-Gravellona; e anche la Milano-Arona-Domodossola approfittando così delle risorse di un grande emporio commerciale. La linea Arona-Gravellona solleciterà la costruzione del breve tronco Intra-Pallanza-Gravellona per Feriolo, a cui saranno assegnati i medesimi sussidi chilometrici. Le due città di Intra e di Pallanza, così notevoli non solo per la bellezza dei luoghi, ma anche per l'attività della densa popolazione, e per la quantità delle prospere industrie che alimentano, sortiranno così da quella specie di isolamento in cui si trovano, e, una volta toccato Gravellona, saranno in diretta comunicazione, per quattro vie diverse, col Sempione, con Milano, con Torino, e con Novara capoluogo della Provincia.

La distanza da Milano a Parigi per Arona e il Sempione è ora di 834 chilometri. Ma mediante il progettato accorciamento e rettifilo Frasne-Vallorbe, attraverso al Jura, in luogo della grande curva Frasne-Pontarlier-Vallorbe, la distanza da Milano a Parigi sarebbe abbreviata di 17 chilometri, e ridotta a chilometri 817. La distanza da Milano a Roma per Genova e Pisa è di 650 chilometri, e per Bologna e Firenze di 665 chilometri.

Uno dei maggiori benefici del nuovo valico, oltre i già accennati, sarà quello di attivare una utile concorrenza, e di obbligare le Società esercenti le altre ferrovie alpine a modificare le loro tariffe, che ora hanno quasi il carattere di monopolio. La Società del Gottardo sarà costretta a diminire le sue attuali tariffe differenziali così elevate. E anche la Paris-Lyon-Méditerranée, dovrà attenuare le sue tariffe quasi proibitive da Ginevra a Modane, con grande vantaggio di Torino e del Piemonte.

Non è necessario rammentare a quale ingente massa di lavoro, per la durata di parecchi anni, darà vita ed impulso questa grande opera, di cui potranno largamente profittare i nostri operai e le industrie paesane.

Preoccupazioni di altra natura non ci devono impensierire. La difesa del paese non corre alcun rischio, anche fatta astrazione della neutralità della Svizzera. Dal momento che uno dei versanti è in nostra mano, ciò che non avviene nè al Brenner nè al Gottardo, e che parte della galleria e lo sbocco sud sono in territorio italiano, noi dominiamo la posizione, ed è evidente che sarà facile e in nostro potere predisporre e stabilire tutti quei ripari e quei presidi che valgano a garantire la sicurezza della frontiera.

Il Comitato, come fu detto, non ha più alcuna ragione di esistere come Comitato promotore. Esso però, mentre confida di avere il bene stare dalle spettabili Amministrazioni a cui si onora di trasmettere il presente rapporto, dichiara di rimanere vivo per attendere alla soluzione delle questioni ancora pendenti, e specialmente di quella delle vie d'accesso.

Milano, 23 gennaio 1897.

Per il Comitato
G. Robecchi, *Senatore*
Presidente.

(1) Vedi *Monitore* N. 48 del 1895.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

L'orario estivo della Navigazione sui Laghi della Lombardia.

Come abbiamo annunciato in un precedente numero, il 25 febbraio scorso si sono riuniti presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate in Roma i rappresentanti delle singole Amministrazioni interessate per concordare l'orario estivo sui Laghi e sulle linee ai medesimi affluenti. Ci consta che con le proposte presentate si offre un sensibile miglioramento nelle comunicazioni in confronto dell'orario dello scorso anno, miglioramento di cui ci riserbiamo di parlare in altro numero.

><

Ferrovia a scartamento ridotto Gioia Tauro-Cittanova e Maropati.

(*Presentazione del progetto*).

Siamo informati che il signor ing. G. B. Menniti ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una linea ferroviaria a scartamento ridotto fra Gioia Tauro-Cittanova e Maropati in Provincia di Reggio Calabria, Circondario di Palmi, chiedendo che il progetto stesso venga esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ed instando perchè gli sia fatta la concessione della costruzione dell'esercizio della linea, col sussidio chilometrico di L. 3000, per la durata di 70 anni; e ciò in considerazione che la nuova linea soddisferebbe a tutti i bisogni considerati nell'articolo 1° della Legge 30 giugno 1889, n. 6163, serie 3ª. Gli enti comunali e provinciali interessati alla nuova linea hanno votato complessivamente un sussidio annuo di L. 5560. La linea dovrà essere a scartamento di un metro ed avrà le caratteristiche di linea di quarto tipo. Il suo andamento planimetrico è formato da m. 27,457.48 di tratti in rettifilo, e da m. 13,163.99 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 100. I tratti rettilinei hanno lunghezza non minore di m. 52 fra due curve di flesso contrario. Nell'andamento altimetrico la linea ha la pendenza massima del 35.71 per mille, per una lunghezza di metri 1898.16; le altre pendenze oscillano dall'1.12 al 35.60 per mille, con tratti orizzontali intercalati nei siti scelti per la costruzione delle stazioni e nelle contropendenze

obbligate dal passaggio dei torrenti e dalle varie altezze degli abitati da rasentare. La quota altimetrica all'origine della linea è di m. 2.50 sul livello del mare, ed il punto più elevato della linea è di m. 370.

Le stazioni proposte lungo la linea sono le seguenti: Gioia Superiore, Rizziconi, Iatrinoli, Radicena, Cittanova, San Giorgio, Polistena, Cinquefrondi, Anoia e Maropati. I paesi serviti dalle dette stazioni hanno una popolazione complessiva di circa 50,000 abitanti.

L'armamento è proposto con rotaie del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di chilogrammi 20 per metro lineare. Il materiale mobile, del quale si prevede col progetto l'acquisto, consiste in due locomotive-tenders, in 12 carrozze ed in 25 carri da merce.

La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione della linea, compresa la provvista del materiale mobile, ascende a L. 3,538,680; la quale, tenuto conto che la linea stessa è lunga m. 40,621.47, corrisponde ad una spesa media chilometrica di L. 81,159.60.

Il progetto è già stato esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il quale lo ha ritenuto meritevole di approvazione come progetto di massima, però con modificazioni.

><

Contratto per lavori alla stazione di Firenze Campo di Marte.

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione definitiva del Ministero dei Lavori Pubblici il contratto stipulato colla Ditta Cheli Alfredo per l'esecuzione dei lavori relativi ad una parte delle opere complementari al primo gruppo degli impianti della nuova stazione di Firenze al Campo di Marte.

><

Consiglio delle Tariffe per le Strade Ferrate.

Siamo informati che l'onor. Del Giudice comm. Giacomo, Deputato al Parlamento, è stato confermato Delegato del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio nel Consiglio delle Tariffe per le Strade Ferrate, pel triennio che avrà termine col 31 dicembre 1899.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Parigi e Roma.

In occasione delle feste religiose della settimana santa in Roma, e cioè nel periodo dal 4 al 15 aprile p. v., saranno messi in vendita, come negli scorsi anni, per accordi presi fra la Società francese Parigi-Lione-Mediterraneo e quella delle Strade Ferrate del Mediterraneo, biglietti speciali di andata e ritorno di prima, seconda e terza classe fra Parigi e Roma.

><

Ferrovia Bra-Savona.

(Progetto d'impianto di una scogliera sul torrente Pesio).

È in esame presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una proposta riguardante le opere occorrenti per l'impianto di una scogliera a presidio delle due pile e della spalla Bra del ponte a doppio uso sul torrente Pesio alla progressiva 64.010.60-64.080.30 della linea Savona-Bra, fra le stazioni di Bastia e di Carni. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5930.

><

Per il materiale mobile allo scalo marittimo di Savona.

Ci informano da Savona che quella Camera di Commercio ed Arti si è rivolta al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio affinchè, tenuto conto della lamentata persistente deficienza di materiale mobile in quello scalo marittimo, voglia appoggiare presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta per l'impianto di un parco vagoni in Ferrania o presso la galleria Sella. La predetta Camera ritiene che il proposto provvedimento varrà a risolvere convenientemente la questione, imperocchè, a suo giudizio, il lamentato inconveniente, oltrecchè dalla scarsità del materiale mobile, dipende anche dalla mancanza di una località adatta per depositarvelo, onde servirsene, nelle maggiori esigenze del commercio, con prontezza e facilità.

><

Impianto elettrico per trasporto di energia nella stazione di Rimini.

È in esame presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una proposta della Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali riguardante l'esecuzione d'un impianto elettrico pel trasporto di forza dalla Officina locomotive alla Officina veicoli nella stazione di Rimini, pel quale è preventivata la spesa di L. 12,018.50. Unitamente alla sua proposta, la prefata Direzione ha anche sottoposto alla superiore approvazione i relativi elaborati di gara.

><

Il pagamento in oro delle tasse di trasporto ferroviario sul percorso internazionale.

Siamo informati che la Camera di Commercio di Milano ha nuovamente sollevata la questione del pagamento in oro delle tasse di trasporto ferroviario che si vuole dall'Amministraziane Ferroviaria effettuato sull' intero percorso internazionale, sia nel caso di acquisto all'estero di biglietti ordinari, circolari, di andata e ritorno, sia nel caso di spedizioni in porto affrancato di merci dall'estero in Italia, od in porto assegnato dall'Italia all'estero. La predetta Camera domanda che al commercio ed ai viaggiatori, nei casi sovra menzionati, sia fatto un abbuono pari alla differenza di valore fra la carta italiana e l'oro per le quote di percorso italiano. Questa importante questione, che doveva essere, fino dal 1894, sottoposta all'esame del Consiglio delle Tariffe, venne presa in considerazione dal Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, il quale molto probabilmente prenderà l'iniziativa affinchè il prefato Consiglio abbia ad occuparsi della questione medesima.

><

Rete Mediterranea.

(Percorrenza del materiale rotabile).

La percorrenza del materiale rotabile sulle linee della Rete Mediterranea, durante il primo trimestre dell'esercizio 1896-97, sono le seguenti:

1. Locomotive	Km.	8,588,372
2. Carrozze.	»	37,342,787
3. Bagagliai	»	8,980,483
4. Carri da merce	»	68,712,643

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratti).

L'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa i seguenti contratti:

a) Colla Ditta Costruzioni meccaniche di Saronno, per la fornitura di n. 4 locomotive con relativi tenders;

b) Colla Ditta Ing. Ernesto Breda e Comp. di Milano, per la provvista di n. 48 carri coperti per trasporto di merci e bestiame, dei quali 30 con freno e 18 senza freno;

c) Colla Ditta Fratelli Diatto, per la fornitura di

n. 6 carrozze miste di prima e seconda classe con freno, del tipo intercomunicante, con due compartimenti di prima classe, tre compartimenti di seconda classe ed una ritirata.

><

Per l'Esposizione di macchine agricole a Vienna.

Siamo informati che in occasione della Esposizione-Mercato di macchine ed attrezzi agricoli, che si terrà a Vienna nel prossimo maggio, le Ferrovie italiane accorderanno le stesse facilitazioni concesse per l'analoga Esposizione nell'anno decorso.

><

Facilitazioni ai Soci del Circolo Universitario di Roma per le escursioni alpestri.

Ci viene riferito che le Amministrazioni Ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo sono disposte ad assecondare una domanda del Circolo Universitario di Roma, tendente ad ottenere che i suoi Soci possano prendere parte alle escursioni scolastiche alpestri, alle medesime condizioni fatte agli alunni delle scuole secondarie, e sotto l'osservanza delle stesse modalità.

><

Per l'orario dei treni sulla Pavia-Mortara.

Ci informano da Pavia che quella Camera di Commercio ed Arti ha presentato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio un ricorso col quale si fanno voti affinchè sia convenientemente modificato l'attuale orario dei treni sulla linea Pavia-Mortara, allo scopo precipuo di agevolare il concorso all'importantissimo mercato che nel giorno di venerdì di ogni settimana ha luogo nella città di Mortara.

><

Commissioni locali permanenti per la sistemazione dei torrenti.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, in considerazione che per nuovi collocamenti a riposo e per traslochi avvenuti nel personale del Genio Civile e del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, nonchè in quello degli Ispettori Forestali e degli Ingegneri delle Miniere dipendenti dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, ed in quello del Servizio di Mantenimento delle Strade Ferrate, dipendente dalle Società esercenti le ferrovie, si è reso necessario di provvedere a nuove variazioni nella composizione delle Commissioni locali permanenti per la sistemazione dei torrenti, per quanto riguarda i Compartimenti I, III, IV, V, VIII e IX, ha emanato un decreto col quale si dispone quanto appresso:

« Sono approvate le seguenti variazioni nella composizione delle Commissioni anzidette:

Compartimento I. — 1. Foderà cav. Ottone, Ingegnere-capo delle Miniere a Torino, è nominato membro della Commissione locale permanente per la sistemazione dei torrenti nel 1° Compartimento del Genio Civile (Torino), in sostituzione dell'Ingegnere-capo delle Miniere cav. Alberto Rovello; — 2. Franchi Annibale, Ispettore forestale a Torino, è nominato membro della Commissione medesima, in sostituzione dell'Ispettore forestale Luigi Serra.

III Compartimento. — Balzaretti cav. Giovanni, Regio Ispettore-capo delle Strade Ferrate a Verona, è nominato membro della Commissione locale permanente per la sistemazione dei torrenti nel 3° Compartimento del Genio Civile (Venezia), in sostituzione dell'Ispettore-capo cavaliere ing. Luca Maironi.

IV Compartimento. — Saccardo cav. Marco, R. Ispettore-capo delle Strade Ferrate a Bologna, è nominato membro della Commissione locale permanente per la sistemazione dei torrenti nel 4° Compartimento del Genio Civile (Bologna), in sostituzione dell'Ispettore-capo cavaliere ing. Giovanni Pizzini.

V Compartimento. — Miceli, Ingegnere-capo del Genio Civile a Firenze, è nominato membro della Commissione locale permanente per la sistemazione dei torrenti nel 5° Compartimento del Genio Civile (Firenze), in sostituzione dell'Ingegnere-capo cav. Alberto Rocco.

VIII Compartimento. — 1. Niccolari comm. Vincenzo, Ispettore superiore delle Strade Ferrate a Foggia, è nominato membro della Commissione permanente per la sistemazione dei torrenti nell'8° Compartimento del Genio Civile (Bari), in sostituzione dell'Ispettore-capo cav. ingegnere Giovanni Balzaretti; — 2. Rovello cav. Alberto, Ingegnere capo delle Miniere a Napoli, è nominato membro della stessa Commissione presso il suddetto Compartimento del Genio Civile, in sostituzione dell'Ingegnere-capo cav. Ottone Foderà; — 3. Crescentino ing. Alessandro, Capo-sezione del Servizio di Mantenimento delle ferrovie della Rete Adriatica a Bari, è nominato membro della Commissione predetta, in sostituzione del Capo-sezione ing. Tito Bongiorni.

IX Compartimento. — 1. Piccini cav. ing. Giovanni, R. Ispettore-Capo delle Strade Ferrate a Palermo, è nominato membro della Commissione locale permanente per la sistemazione dei torrenti nel 9° Compartimento del Genio Civile (Palermo), in sostituzione dell'Ispettore-capo cav. ing. Stefano De Casa; — 2. Gabet Enrico, Ingegnere di 1ª classe a Caltanissetta, è nominato membro della stessa Commissione presso il suddetto Compartimento, in sostituzione dell'ing. Enrico Camerano ».

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Nomine nel personale superiore dell'Amministrazione*).

Il Consiglio d'Amministrazione, dietro proposta del Direttore generale, ha approvato le seguenti nomine nel personale superiore:

Divisione del Segretariato. — Il ff. Capo-divisione aggiunto avv. cav. Alessandro Peregalli è nominato Capo-divisione aggiunto.

Gli Ispettori dott. cav. Lodovico Fulcis ed ing. Giuseppe Rocca sono nominati ff. Ispettori principali.

Divisione del personale. — Gli Ispettori dott. cav. Ezio Catelli e dott. cav. Giacomo Volpi sono nominati ff. Ispettori principali: coadiuvando il Capo-divisione, essi ne faranno le veci in caso d'impedimento.

Il Sotto-ispettore ing. Gaetano Villani è nominato ff. Ispettore.

Ufficio di Rappresentanza presso il Governo in Roma. — L'Ispettore principale ing. cav. Contardo Zanotti è nominato ff. Capo-divisione.

Consulenza legale. — Il Sotto-ispettore legale avvocato Luigi Ceriani-Sebregondi è nominato Ispettore legale.

Agenzia commerciale. — L'Ingegnere Capo-sezione principale ing. cav. Luigi Barzanò è nominato Ispettore principale.

Direzione del Mantenimento e delle Costruzioni. — Gli Ingegneri Capi-sezione ing. cav. Paolo Crepas ed ingegnere cav. Francesco Manusardi sono nominati Ingegneri-capi sezioni principali.

L'Ingegnere Capo-sezione ing. Landoaldo Zuccheri-Tosio è nominato ff. Ingegnere Capo-sezione principale.

Il Sotto-ispettore ing. Gino Levi e l'Ingegnere Capo-riparto ing. Arturo Gozzi sono nominati ff. Ingegneri Capi-sezione.

Ragioneria Centrale. — Gli Ispettori Giovanni Battista Degola ed ing. cav. Stefano Macchini sono nominati Sotto-capi controllo.

I Capi-ufficio Luigi Bovio, cav. Vittorio Falco, Gregorio Papa e Carlo Roluti, sono nominati Ispettori.

Materiale. — L'Ingegnere Capo-sezione ing. Giovanni Ferrara-Bardile è nominato ff. Ingegnere Capo-sezione principale.

Gli Ingegneri Capi-riparto ing. Francesco Borzoni ed ing. Enrico Mironi sono nominati Ingegneri Capi-sezione.

PRIMO COMPARTIMENTO. — *Mantenimento.* — Gli Ingegneri Capi-riparto ing. Felice Berta ed ing. Tito Crespi sono nominati ff. Ingegneri Capi-sezione.

Movimento e Traffico. — L'Ispettore principale aggiunto cav. Giuseppe Porta è nominato Ispettore principale.

L'Ispettore cav. Attilio Proserpio è nominato Ispettore principale aggiunto.

Il Sotto-ispettore Ippolito De La Forest ed il Capostazione principale cav. Giovanni Rapazzini sono nominati Ispettori.

Il Sotto-ispettore dei telegrafi Aniceto Lamma è nominato Ispettore dei telegrafi.

I Sotto-ispettori dott. Mattia Martinetti, avv. Giovenale Melisurgo ed ingegnere Vincenzo Norcen sono nominati ff. Ispettori.

Il Sotto-ispettore legale avv. Giovanni Maffoni è nominate ff. Ispettore legale.

Trazione. — Il ff. Ingegnere Capo-sezione principale ing. cav. Carlo Valle è nominato Ingegnere Capo-sezione principale.

L'Ingegnere Capo-riparto ing. Emilio Zuccari è nominato Ingegnere Capo-sezione.

SECONDO COMPARTIMENTO. — *Direzione dell'esercizio.* — Il ff. Ispettore principale cav. Ulrico Carozzi è nominato Ispettore principale.

Mantenimento. — Il ff. Ingegnere Capo sezione principale ing. cav. Gabriele Artini è nominato Ingegnere Capo-sezione principale.

L'Ingegnere Capo-sezione ing. Gaspare Grillo è nominato ff. Ingegnere Capo-sezione principale.

Trazione. — L'Ingegnere Capo-sezione ing. cav. Quinto Orso è nominato ff. Ingegnere Capo-sezione principale.

L'Ingegnere Capo-riparto ing. Enrico Milone è nominato Ingegnere Capo-sezione.

Il Capo riparto Guglielmo Parker è nominato Capo-sezione.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possano essere approvati i due progetti seguenti, sottoposti alla superiore approvazione dalla Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali:

1. Progetto relativo alla esecuzione di lavori di difesa della ferrovia Bologna-Pistoia dalle corrosioni del fiume Reno, al chilometro 22.835, con annesso preventivo di spesa di L. 4950, ammettendo che alla esecuzione delle opere si possa provvedere nel modo proposto;

2. Progetto riguardante la esecuzione di lavori occorrenti per la sistemazione del fosso al chilom. 60.663 della linea Roma-Solmona; pure per queste opere, il cui importo è previsto in L. 3200, ammettendo l'esecuzione nel modo proposto.

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere:

a) Sulla questione dell'esonero dalla multa contrattuale applicata alla Ditta Miani e Silvestri di Milano per la ritardata consegna di uno scambio da collocarsi in opera lungo il tronco di diramazione da Santo Stefano a Sarzana, nella ferrovia Parma-Spezia;

b) Sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Muggia per il prolungamento di un tombino nella stazione di Valmozzola, lungo il tronco da Solignano a Ghiare, nella ferrovia Parma-Spezia, e sulla domanda di maggiori compensi avanzata dalla Ditta stessa.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Giuseppe Candiani di Milano, perchè le sia rinnovata per un altro anno, a datare dal 1° maggio p. v., ed alle stesse condizioni, la concessione di cui fruiva, e che è scaduta col 28 febbraio u. s., per i suoi trasporti di silicato di soda liquido a vagone completo, in partenza dalla Bovisa e destinati a Genova P. B., Genova L. e Sampierdarena.

—

È in corso il decreto dei Ministeri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale vengono approvate le modificazioni ed aggiunte alla nomenclatura delle merci riguardanti gli estratti tintoriali e per concia, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione generale per le Strade Ferrate Mediterranee.

—

Ci consta che l'Adriatica e la Mediterranea non hanno difficoltà ad accogliere favorevolmente una domanda del Comitato per la Esposizione artistica internazionale di Venezia, perchè siano ammessi a fruire della concessione speciale prima, anche gli artisti invitati, non espositori, ma inscritti nei ruoli di una Accademia di Belle Arti.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Conturini per ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni della concessione scaduta col 31 dicembre u. s., per i suoi trasporti di juta greggia da Ancona a Terni.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo nulla osta:

a) Alla proroga per un altro anno, ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione alla Ditta Ingegnere Alberto Allasia per i suoi trasporti di calce, cemento e gesso da Casale Monferrato e da Ozzano a Milano P. G., Milano P. T. e Milano-Transito Librera (per Palazzolo Milanese e Calusco);

b) Alla estensione, anche ai trasporti destinati ad Oneglia, della concessione di cui fruisce la Ditta Perseghini e Binoni per i suoi trasporti di carbone e di laterizi da Albenga a Savona, Porto Maurizio, Sanremo, Ventimiglia e Varazze;

c) Alla proroga per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruiva nello scorso esercizio la Ditta Vincenzo Vitrano di Giuseppe per i suoi trasporti di zolfo;

d) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 14 febbraio u. s., ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione di cui fruiva la Ditta Giuseppe Di Bianco per i suoi trasporti d'olio d'oliva dalla Calabria a Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia, Torre Annunziata e Vietri sul Mare;

e) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire

dal 1° febbraio u. s., della concessione di cui fruiva la Ditta Ferrigno per i suoi trasporti di olio d'oliva;

f) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° febbraio u. s., ed alle condizioni già vigenti, della concessione a favore della Società Stabilimenti riuniti cementi di Casale Monferrato pel trasporto di cemento da Casale, Ozzano, ecc., per Roma ed oltre;

g) Alla proroga per un altro anno della concessione di cui fruiva la Ditta Cobianchi per i suoi trasporti di punte di Parigi;

h) Alla concessione, anche alla Ditta Giuseppe Mazza, dei prezzi ridotti accordati ad altre Ditte per il trasporto di olio d'oliva dalla Calabria e da località del tronco Sant'Eufemia-Corace a Napoli, San Giovanni a Teduccio, Torre Annunziata e Castellamare di Stabia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il *Journal Suisse* di Losanna pubblica la corrispondenza scambiatasi tra il Governo del Cantone di Vaud e la direzione della Compagnia del Giura Sempione, circa i sussidi di quel Cantone al nuovo valico ferroviario, sussidi che ascendono alla cifra di franchi 5,540,000, cioè 4 milioni lo Stato di Vaud, 1 milione la città di Losanna, 270 mila franchi Vevey, 270 mila franchi Montreux. Da questa corrispondenza risulta che sulla somma totale, la Compagnia cede franchi 750,000 in cambio della rinuncia di taluni diritti che spettavano al Cantone di Vaud su certi tronchi di ferrovie della Compagnia stessa, e per i rimanenti 4,790,000 fr. quel Governo dichiara di « mettersi immediatamente all'opera per assicurare il detto sussidio ». Uguali pratiche dichiara pure che farà, d'accordo col Cantone di Ginevra, per i 240,000 fr. che la Compagnia di Navigazione su quel lago dovrebbe fornire all'opera del Sempione.

— La *Gazzetta Ticinese* annunzia che attualmente sono intavolate delle trattative fra la Direzione della ferrovia Giura-Sempione ed i Municipi di Milano e di Genova, allo scopo di stabilire le sovvenzioni di queste città per il traforo del Sempione.

Ferrovia Gravellona-Intra. — Il 4 corr., nell'aula del Consiglio Comunale di Torino ebbe luogo l'importante riunione preannunziata per la linea ferroviaria Gravellona-Intra, di tanto interesse per il Piemonte.

Erano presenti, in numero di circa settanta persone, senatori, deputati, consiglieri comunali, consiglieri provinciali delle provincie di Torino e di Novara, membri delle Camere di Commercio. Vi erano pure due rappresentanti svizzeri, cioè il signor Siemen, Consigliere di Stato di Bellinzona e delegato del Governo Ticinese, e il signor Balli, sindaco di Locarno.

Il sindaco di Torino, conte senatore Rignon, che presiedeva l'adunanza, l'aprì dando la parola all'onorevole Casana, presidente del Comitato promotore delle due ferrovie. Questi, rilevatane l'importanza, fece la storia di quanto già si è fatto in proposito, e conchiuse esser tempo di ricordare solennemente al Governo il debito suo.

Il sindaco di Pallanza, rispondendo ad una domanda del conte di Sambuy, disse trattarsi di una vera linea internazionale che metta in comunicazione Torino con Locarno. I sindaci di Intra e di Locarno si dichiararono dello stesso avviso.

Prendevano pure parte alla discussione gli onorevoli Daneo, Piana, Rizzetti, Rabbi, e infine si approvò alla quasi unanimità il seguente ordine del giorno Sambuy-Piana:

« L'assemblea di rappresentanti di tutti gli enti interessati ad una diretta comunicazione ferroviaria fra Torino, la sponda destra del Lago Maggiore e Locarno, lieta dell'intervento dei Delegati svizzeri del Canton Ticino, confermando i voti espressi nell'assemblea riunitasi presso il Municipio di Torino il 18 dicembre 1887, riafferma di interesse generale ed internazionale la costruzione della ferrovia Gravellona Intra, quale primo tronco di una ferrovia di congiunzione con Locarno.

« Si rivolge al Governo del Re per mezzo del Sindaco e dei Deputati di Torino, affinchè mantenga e sottoponga alla approvazione del Parlamento le disposizioni contenute nel progetto di legge presentato dal compianto ministro Perazzi il 29 maggio 1896, modificato dalla Commissione parlamentare, mercè il quale la facoltà della Legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie terza), per concessione di sussidio chilometrico alla costruzione di ferrovie era portata da lire tremila a lire cinquemila ».

Si confermò l'attuale Comitato promotore, aggiungendovi il Sindaco di Locarno e gli onorevoli Rizzetti e Rabbi.

Il signor Siemen, delegato del Governo Ticinese, invitato pure a far parte del Comitato, dichiarò di non poter accettare, per la sua qualità ufficiale, ma ripetè che il Governo Ticinese appoggerà la nuova linea.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Il consiglio comunale, approvando pienamente le deliberazioni della Giunta, ha votato per la seconda volta la costruzione della ferrovia Alessandria-Ovada, secondo il progetto dell'ingegnere Oneto di Genova, col concorso di L. 220,000 pel tronco Alessandria Castelferro-Ovada e di L. 50,000 pel tronco Castelferro-Carpeneto.

Saranno così appagate le aspirazioni dei comuni toccati dalla nuova linea, pei quali è una vera risorsa.

Ferrovia economica Darfo-Breno. — Nell'ultima sua adunanza il Consiglio comunale di Brescia ha approvato all'unanimità le convenzioni stipulate dalla Deputazione provinciale con l'ing. Giov. Antonio Ronchi per una ferrovia economica Iseo-Pisogne-Darfo-Breno, scartando interamente l'idea di una tramvia posta innanzi dalla Società per la guidovia di Rovere.

Ferrovia Silana. — A complemento dell'informazione pubblicata nel n. 8 del corrente anno, aggiungiamo le seguenti notizie circa la ferrovia Silana. Il Comitato promotore per gli studi di campagna è composto dei signori:

Senatore Pietro Compagna (Cosenza), senatore Giuseppe Rossi (Catanzaro), barone Angelo Guzzolini (Cosenza), barone Leopoldo Giunti (Cotrone), marchese Gagliardi (Monteleone), barone Enrico Barracco (Cotrone), marchese Armando Lucifero (Cotrone), avv. Carlo Monaco (Cosenza), marchese Francia (Monteleone), cav. Nicola Spada (Cosenza).

Il gruppo tecnico si compone dei signori:

Comm. ing. Francesco Martorelli; cav. Alfonso Compagna, segretario del Comitato; ing. Galli, ing. Piero Municchi, concessionari.

La linea sarà a scartamento ridotto ed a trazione elettrica.

Il Comitato promotore ha già presentato domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per essere autorizzato a compiere gli studi di campagna.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 28 febbraio 1897.* — Nella decade dal 21 al 28 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 2,803,256.94, con una diminuzione di lire 169,790.19 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 28 febbraio 1897 si ragguaglia a L. 86,724,917.07, presentando un aumento di L. 887,352.02 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 febbraio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,605,403.03, con un aumento di lire 49,216.81 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 febbraio 1897 si ragguaglia a L. 12,558,285.60, e presenta un aumento di

lire 672,048.34 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 febbraio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale. Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 310,952, con un aumento di L. 31,851 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 febbraio 1897 ammontano a L. 6,493,329, con un aumento di L. 116,673 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto delle ferrovie.* — Nel palazzo federale si considera come probabile che le Camere federali abbiano ad occuparsi nella sessione di autunno del corrente anno del riscatto delle ferrovie.

Entro il 1° maggio 1898 la Confederazione dovrà pronunciarsi definitivamente se intende o meno denunciare le concessioni.

Ora, dovendosi tener calcolo del termine legale pel *referendum*, è necessario che le Camere federali abbiano a definire prima di dicembre la quistione della denuncia.

— *Ferrovia dell'Uetliberg.* — L'assemblea generale della Società della ferrovia dell'Uetliberg ha risolto l'acquisto dell'*Albergo Uetliberg* colle dipendenze, per il prezzo di fr. 500,000, colla riserva che il consiglio d'amministrazione si procuri entro un mese i mezzi necessari.

Ferrovie Austro-ungariche. — *Nuove costruzioni ferroviarie.* — Durante l'anno 1896, nella monarchia austro-ungarica si attivò il pubblico servizio per viaggiatori e per merci sopra vari tratti di nuove linee ferroviarie, la cui lunghezza totale fu di 1308 Km., dei quali 980 si trovano in Ungheria e 328 in Austria.

Ferrovie Francesi. — *La Rete francese al 31 dicembre 1896.* — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha pubblicato la situazione delle Ferrovie Francesi al 31 dicembre ultimo, comparata alla situazione della fine dell'anno 1895:

1. *Linee di interesse generale.* — Lunghezza esercitata: 31,117 chilometri, in aumento di 553; lunghezza concessa, dichiarata di pubblica utilità o classificata: 43,241 chilometri;

2. *Linee di interesse locale.* — Lunghezza esercitata: 4056 chilometri, in aumento di 167; lunghezza concessa: 5115 chilometri;

3. *Tramways.* — Lunghezza esercitata: 2439 chilom., in aumento di 272; lunghezza concessa: 3594 chilometri.

In Algeria, 2933 chilometri di ferrovie e 85 di tramways sono in esercizio; 3472 chilometri di ferrovie e 177 di tramways sono concessi.

Ferrovie Inglesi. — *Biglietti chilometrici.* — È noto che il *North Eastern Railway* ha inaugurato nel luglio scorso un nuovo sistema di biglietti di ferrovia, consistenti in un libretto di 1000 *coupons*, applicabili ciascuno al percorso di un miglio. Questi *coupons* permettono al loro possessore di viaggiare fra due stazioni della Compagnia, durante il periodo per il quale il libretto è valevole. Il viaggiatore può pure acquistare dei biglietti per 1000 miglia di percorso ed utilizzarli a suo agio.

Dei vantaggi speciali sono d'altronde compresi in questi biglietti.

Il prezzo è ridotto e possono essere utilizzati dai membri della famiglia, gli amici e gli impiegati dell'acquistatore.

L'esperienza è stata finora limitata ai viaggi di prima classe, per i quali il prezzo risulta di fr. 0.125 per miglia (0.078 per chilometro), e pertanto essa ha avuto un completo successo. Per il semestre, che finiva il 31 dicembre 1896, il numero di questi libretti ha superato i 2005, con un prodotto di fr. 262,500, ciò che rappresenta circa il 12 0[0 dei prodotti dei viaggi in prima classe per questo periodo.

È difficile naturalmente di rendersi conto in modo preciso dell'influenza esercitata da questo nuovo sistema di biglietti sull'importanza del traffico, ma si può rimarcare che il traffico in prima classe è aumentato dopo la loro introduzione, come lo prova lo specchio seguente dei prodotti relativi al traffico in prima classe per i secondi semestri:

1887	Lire st.	75,737	1892	Lire st.	79,367
1888	»	73,690	1893	»	79,804
1889	»	78,019	1894	»	77,233
1890	»	85,512	1895	»	80,293
1891	»	80,331	1896	»	86,389

— *Ferrovia metropolitana di Glasgow.* — L'*Engineering* ed altri giornali tecnici si sono diffusamente occupati di questa nuova importante ferrovia metropolitana.

La linea forma un circuito chiuso dello sviluppo di circa 11 Km. quasi intieramente in galleria. Il numero delle stazioni è di 15: le due stazioni più vicine distano di 450 metri, e le più discoste di 910 metri.

Il raggio minimo delle curve è di m. 200, la pendenza massima raggiunge i 5 cm. per metro, in vicinanza dei due passaggi sotto il fiume Clyde.

Per la trazione venne adottato il sistema funicolare, con scartamento di binario di m. 1.22: tale sistema fu prescelto in vista di far circolare treni di due vetture contenenti da 80 a 100 posti e ad intervalli di 5 minuti.

I due binari sono collocati in due gallerie distinte, per diminuire la sezione di scavo: ogni galleria di sezione circolare ha m. 3.35 di diametro. Il rivestimento è in muratura per 1[10 del percorso, ed in ghisa per 3[10. Per circa 4 Km. le gallerie sono scavate in roccia; per 3 Km. i terreni cattivi e la grande quantità d'acqua hanno obbligato ad eseguire l'avanzamento mediante gli scudi e l'aria compressa; pel rimanente percorso gli scavi si fecero in trincea. La maggior parte delle stazioni sono a cielo aperto e comprese fra muri di sostegno.

Le macchine motrici per il funzionamento della trazione funicolare sono in numero di due ed hanno la forza complessiva di 3000 cavalli vapore.

Ferrovie Bulgare. — *La ferrovia Sofia-Roman.* — L'ultimo numero della *Bulgaria* consacra un articolo alla descrizione della ferrovia Sofia-Roman, primo tronco della gran linea Sofia-Sciumla e la cui inaugurazione avrá luogo fra pochi giorni.

La linea Sofia Roman, partendo dalla stazione della capitale, traversa la pianura che si stende fino alle gole dell'Isker, e percorre poi questa valle stretta e sinuosa, la più caratterista ed accidentata della Bulgaria dalla quale sbocca infine da una porta di granito, come all'uscita di un'immensa galleria, soprastante alla valle che si allarga fino a Roman.

La lunghezza totale di questa linea è di 109 Km., e quando sarà terminata la seconda parte della linea, Sofia sarà riunita a Sciumla per mezzo di una ferrovia di 433 Km. Questa ferrovia così metterà in comunicazione diretta con la capitale le città di Rustsciuk e di Varna, distante la prima 617 Km. e la seconda 521 Km. I lavori del primo tronco Sofia-Roman costeranno 21,175,000 fr. cioè circa 200,000 fr. il Km. Se si paragona questa cifra con quella dell'appalto degli altri 324 Km. da Roman a Sciumla che è di 21 milioni soltanto, si comprenderà le difficolta considerevoli che si sono incontrate per la costruzione di questa linea.

Infatti, basta aver percorso una volta questa sorprendente valle che l'Isker ha scavato per un prodigio della natura attraverso le roccie dei grandi Balcani, per rendersi conto degli sforzi giganteschi che sono stati necessari in questa ardita impresa, senza precedenti nella penisola balcanica.

La linea traversa l'Isker 11 volte, passando sui fiumi Blato e Iskretz, corre su 355 ponti di dimensioni che variano da 6 a 90 m. e passa sotto 22 gallerie che insieme misurano 3980 m. di lunghezza. Le difficoltà vinte lungo il corso dei lavori sono innumerevoli, ciononostante sono

appena due anni che i lavori sono stati cominciati. Nel momento di sviluppo massimo dei lavori erano impiegati 6000 operai di cui 4000 italiani e 2000 macedoni. La lunghezza della valle è di 77 Km. e sarà una curiosità per i passeggeri ed i touristes. Svoghia che dista da Sofia 33 Km. al confluente dell'Iskretz e dell'Isker è uno dei punti più curiosi di questi paesi. È un immenso circo di alte montagne attraverso le quali si disegnano nettamente la vallata dell'Iskretz a sinistra, quella dell'Isker in faccia sempre stretta ed oscura, mentre al fondo delle piccole case leggiere mettono la loro nota gaia, selvaggia e primitiva nel paesaggio.

Notizie Diverse

Acquedotto di Bottanuco. — Giorni sono, nel comune di Bottanuco (Bergamo) è stato inaugurato il nuovo acquedotto che lo provvede di acqua potabile.

L'impianto, eseguito dagli appaltatori Pavesi e Arzuffi secondo il progetto dell'ing. Ernesto Gaffi, serve ad innalzare le acque sorgenti ad 81 metri sul piano dell'Adda mediante 4 pompe mosse da una turbina che a sua volta è mossa dalle stesse acque sorgenti, portandole ad un serbatoio collocato nel punto più alto del comune e capace di 20,000 ettolitri d'acqua.

Impianto per utilizzazione di forza motrice a Susa. — Sono stati presentati in questi giorni all'autorità competente due progetti per utilizzazione di forza motrice nel territorio di Susa. Uno di questi progetti, compilato dall'ing. Guastalla, utilizzerebbe le acque della Dora nella valle superiore, sviluppando una forza di 9000 cavalli. Il secondo, del compianto ing. Agudio, utilizzerebbe le acque della Cenischia con uno sviluppo di 11 mila cavalli. Quest'ultimo progetto è presentato, con capitali inglesi, dalla « Continental Water and Electrical Power Limited ».

Impianto idro-elettrico al Polverificio di Fontana Liri. — Fu attuata in questo importante stabilimento militare la trasformazione della forza motrice idraulica, dalla quale era prima direttamente servito, in forza motrice elettrica che passa alle diverse officine senza bisogno di trasmissioni telodinamiche. Il macchinario idraulico venne fornito dalla Casa De Morsier di Bologna e quello elettrico dalla Ditta Aliotti di Basilea. In questi giorni si sta procedendo al collaudo definitivo di questo nuovo impianto, che però è già in azione da qualche tempo.

Un nuovo gas illuminante. — Si annunzia la scoperta fatta dal sig. Ettore Barbi, chimico-farmacista, di un nuovo gas illuminante il quale, oltre al dare luce vivissima, offre notevoli vantaggi sopra gli altri congeneri. Il Barbi denomina il nuovo gas *Pirido benzo carbol:* appartiene, come l'acetilene, alla serie degli idrocarburi, anzi si può dire un'acetilene doppiamente idrogenato. Esso non presenta però pericolo di esplosione perchè si genera di mano in mano che brucia e costa il 30 0[0 meno dell'acetilene.

Onorificenza ad un funzionario della Mediterranea. — Con decreto 31 gennaio u. s. venne insignito della croce di cavaliere dei Santi Maurizio e Lazzaro il cav. C. B. Seren, ispettore principale nelle ferrovie Mediterranee.

Il cav. Seren è originario di Nizza Mare. Entrò nelle ferrovie Vittorio Emanuele dopo l'annessione della sua città natale alla Francia e percorse tutta la carriera nelle ferrovie Alta Italia ed ora Mediterranee.

Mandiamo all'egregio funzionario ed amico le nostre più vive congratulazioni.

Necrologio. — Nel giorno 25 febbraio moriva in Ancona, improvvisamente, l'ing. cav. uff. AUGUSTO AGOSTINI sottocapo servizio a riposo della Rete Adriatica. L'egregio funzionario fu assunto dalle Ferrovie Romane nel 1857 per la costruzione della linea Bologna-Ancona. Passò poscia nella Società per le strade ferrate Meridionali ove rimase fino all'aprile 1893, alla cui epoca ottenne il collocamento a riposo.

Il bravo ingegnere da studente aveva fatto parte del battaglione universitario che fece le campagne del 1848-49 per l'indipendenza italiana.

Egli lascia una cara memoria in quanti lo hanno conosciuto ed han potuto apprezzarne l'intelletto e la rettitudine.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi informa che, durante il gennaio 1897, entrarono in Francia merci italiane pel valore di fr. 10,621,000 e vennero spedite in Italia merci francesi pel valore di fr. 9,899,900.

Dal confronto col gennaio 1896 risulta: una maggior entrata di merci italiaue in Francia per fr. 1,503,000 ed una maggior esportazione di merci francesi per l'Italia per fr. 1,730,000.

La produzione spagnuola del carbone, del ferro e dell'acciaio. — *La Revista Minera* di Madrid può cominciare a pubblicare i dati della produzione del carbon fossile, del ferro e dell'acciaio della Spagna nel 1896.

La produzione del carbon fossile, che nel 1895 era stata di tonnellate 1,739,075, fu l'anno scorso di tonn. 1,830,770, quindi coll'aumento pressochè insignificante di 94,695 tonnellate di quest'anno su quello. Nel totale della produzione entrano per la massima parte le Asturie con 1,008,769 tonnellate nel 1895 e 1,122,700 tonn. nel 1896 Vennero in seguito con oltre 300,000 tonnellate la provincia di Cordova; con oltre 100,000 tonnellate le provincie di Valencia e Ciudad Real; con meno di 100,000 tonn. Siviglia, Leone e Gerona.

Di lignite furono prodotte, nel 1896, 44,700 tonn. contro 44,708 del 1895. Però la cifra riguardante la produzione dell'anno scorso non è che approssimativa, perchè formata su dati tuttora manchevoli.

Miglior andamento ebbe la produzione del minerale di ferro, che nel 1896 fu di tonn. 6,808,000, sopravanzando di circa 1,300,000 tonn. quella del 1895. Anche in questo totale entra per la massima parte una sola provincia, quella di Vizcaya, con 5,300,000 tonn. In seguito, con oltre 100,000 tonnellate, vengono Santander (530,000), Murcia (300,000), Siviglia (265,000), Almeria (275,000).

Di ferro (metallo) e d'acciaio furono prodotte 488,712 tonnellate, delle quali 249,326 di lingotto, 62,511 d'acciaio Bessemer, 42,066 d'acciaio Siemens e 137,809 di ferro ed acciai lavorati.

Delle 249,326 tonn. di lingotto prodotto furono esportate solo tonn. 23,805, e di queste 5828 in Italia, 7595 in Germania, 4860 in Olanda, 2894 nella Gran Bretagna, 2015 nel Belgio, 565 in Francia e il rimanente in vari altri paesi.

L'esportazione di lingotto dalla Spagna in Italia era stata, nel 1895, di 12,025 tonn., e quindi superiore di 4430 tonnellate a quella dell'anno ora scorso.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 6000 per provvedere all'applicazione a n. 50 carri *H* di nuova costruzione della Società ferroviaria Rete Mediterranea, delle boccole d'acciaio in un sol pezzo;

L. 5930 per provvedere all'impianto di scogliere a presidio delle due pile e della spalla Bra del ponte a doppio uso sul torrente Pesio al km. 64.010.60-64.080.30 della linea Savona-Bra, fra le stazioni di Bastia e Carrú;

L. 4068 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico), al rifacimento di m. l. 615.50 di binario *V' FR* nella stazione di Napoli centrale;

L. 2416 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico), al rifacimento di n. 4 scambi semplici mod. *V' FR* nelle stazioni di Casalnuovo ed Acerra della linea Roma-Napoli;

L. 1981 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico) al rifacimento di m. l. 286 44 di binario mod. *V' FR* nella stazione di Caianello della linea Roma-Napoli;

L. 1440 per provvedere all'impianto di m. l. 220 di chiusura a steccouato rustico in stazione di Villafranca d'Asti della linea Torino-Genova;

L. 646 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico), al rifacimento di uno scambio semplice mod. Calabrese in stazione di Balvano della linea Eboli-Metaponto.

Rete Adriatica. - L. 65,000 per provvedere alla costruzione del fabbricato viaggiatori, dei cessi isolati e del magazzino merci nella stazione di Caravaggio della linea Treviglio-Cremona;

L. 21,219.86 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico), alla sistemazione dell'attraversamento del torrente Ausa, al km. 111.561.59 da Bologna, mediante la deviazione della linea e la costruzione di una travata metallica sulla sede del secondo binario, linea Bologna-Otranto;

L. 1517.04 per provvedere all'applicazione di n. 64 oleatori dei bordi dei cerchioni delle ruote anteriori ad alcune locomotive allo scopo di impedire il rapido consumo delle ruotaie e dei cerchioni.

Rete Sicula. — L. 3600 per provvedere al consolidamento dell'acquedotto di m. 1 di luce al km. 100.475.93 da Palermo della linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 2180 per provvedere al consolidamento del ponticello di m. 3 di luce al km. 283.717.54 da Palermo della linea Messina-Siracusa;

L. 1920 per provvedere ai lavori di riparazione ai guasti causati dallo scoscendimento di roccia avvenuto il 25 dicembre 1896 in corrispondenza al km. 90.500 da Palermo della linea Messina-Patti Cerda;

L. 490 per provvedere ai lavori necessari a riparare i danni prodotti dal temporale del 20 dicembre 1896 all'acquedotto di m. 1 di luce al km. 81.871 della linea Palermo-Porto Empodocle.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto lavori di consolidamento ponte sul Vallone Fiori 2°, al km. 68.101, presso la stazione di Pisciotta (linea Battipaglia-Castrocucco). Importo L. 34,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 15 corrente, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 5 marzo). — Colla Ditta Macchi Izar e C. dei Fratelli Macchi e Passoni di Milano per fornitura di 74,000 chiavarde con rosetta per stecche;

Colla Ditta Zolla e C. di Torino per fornitura di fanali, recipienti per fanali ed altri accessori da lampisteria;

Colla Ditta Miani Silvestri e C. di Milano per fornitura di chilogrammi 100,000 circa di ghisa fusa greggia.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Camera di Commercio ed Arti di Catania (11 marzo, ore 13, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso magazzini generali per gli zolfi nel piazzale del nuovo Porto di Catania. Importo L. 91,155,25. Cauz. L. 5000.

Municipio di Roma (16 marzo, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per il collegamento della condottura dell'acqua Vergine in via Monferrato con quella detta dei Coronari in via Banchi Vecchi. Importo L. 26,000. Cauz. provv. L. 2000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caltanissetta (31 marzo, ore 10, prima asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 73, fra piazza Armerina e la nazionale n. 74, in contrada Gigliotto (metri 15,182) esclusa la traversa di piazza Armerina, durante il sessennio 1897-1903. Importo complessivo L. 107,695.56. Cauz. provvisoria L. 5500. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Vicenza (3 aprile, ore 10, prima asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 10, Bassano-Primolano, compreso fra la stazione ferroviaria di Bassano al confine Italo-Tirolese (metri 30,873.90), escluse le traverse di Bassano e del forte del Tombione, durante il sessennio 1897-1903. Importo complessivo L. 115,921.26. Cauzione provvisoria L. 4000. Fatali a destinarsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Torino. — (24 marzo, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di **olio: kg.** 8000 d'olio d'oliva ordinario a L. 1.05, e kg. 200 di ravizzone a L. 0.90. Cauz. L. 860. Consegna giorni 50.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia. — (25 marzo, ore 12,30, prima asta). — Fornitura di **ferro** fino e finissimo in verghe e lamiere. Importo L. 113,000. Cauz. L. 11,300. Fatali 16 aprile, ore 12.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (contratti a trattativa privata). — Salvatore Salomon, Augusta, facchinaggio carbone, Cap. Porto Augusta, L. 30,000;

Angelo Moreu, Cassino, legno gelso, Castellamare, L. 750;

Francesco Glisenti, Brescia, tubi di ferro, secondo dipartimento, L. 1105;

Antonio Criste, Genova, accoppiatori di bronzo, primo dipartimento, L 5401;

Berretta-Sciaccaluga, Venezia, legno noce, terzo dipartimento, L. 1680;

Fratelli Poli, Treviso, bettolina, terzo dipartimento, L. 7950.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbr. 27	Marzo 6
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 509	503
» » Meridionali	» 665	655
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 377	377
» » » (2ª »)	» 357	357
» » Secondarie Sarde	» 282	2[illegible]0
» » Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie Meridionali	» 543	543
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 289	291.75
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
» » Gottardo 1 °/₀	» 101.65	101.65
» » Mediterranee 4 0[0	» 509	509
» » Meridionali	» 306.50	306.50
» » Meridionali Austriache	» 393	392.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 308	308
» » » 2ª emiss. »	284	284
» » Pontebba	» 456	456
» » Sarde, serie *A*	» 298	298
» » » serie *B*	» 292	292
» » » 1879	» 298	298
» » Savona	» 319	319
» » Secondarie Sarde	» 427	427
» » Sicule 4 0[0 oro	» 475	475
» » Tirreno	» 460	460
» » Vittorio Emanuele	» 319	319.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

18 marzo. — **Tramvia a vapore Pinerolo-Perosa Argentina.** — Assemblea generale ordinaria nella stazione sociale in Pinerolo.

23 marzo. — **Ferrovia Sicula Occidentale** (Palermo Marsala-Trapani). — Assemblea generale per le ore 16 nella sede sociale in Roma.

25 marzo. — **Tramways a vapore nella Provincia di Torino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 nelle sale della Società Promotrice dell'Industria Nazionale in Torino.

30 marzo. — **Ferrovia Modena-Vignola.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 in Milano, Piazza Castello, 1.

4 aprile. — **Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 in Colle Val d'Elsa.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 28 Febbraio 1897.* — *24ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1307	— 206
Media	4463	4407	+ 56	1245	1240	+ 5
Viaggiatori	1,038,328 79	1,124,587 81	— 86,259 02	57,708 38	61,612 22	— 3,903 84
Bagagli e cani	55,215 54	57,702 24	— 2,486 70	1,511 10	1,820 10	— 309 00
Merci a G.V. e P.V. acc.	284,666 51	292,196 44	— 7,529 93	15,931 70	16,133 90	— 202 20
Merci a P. V.	1,303,267 10	1,369,280 72	— 66,013 62	46,627 82	49,713 70	— 3,085 88
TOTALE	2,681,477 94	2,843,767 21	— 162,289 27	121,779 00	129,279 92	- 7,500 92
	Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 28 Febbraio 1897.*					
Viaggiatori	31,496,922 36	31,968,419 82	— 471,497 46	2,026,299 84	2,003.700 17	+ 22,599 67
Bagagli e cani	1,560,140 96	1,509,299 30	+ 50,841 66	62,966 74	57,783 90	+ 5,182 84
Merci a G.V. e P.V. acc.	8,225,648 26	7,982,386 60	+ 243,261 66	376,642 53	373,951 54	+ 2,690 99
Merci a P. V.	41,230,935 68	40,308,581 90	+ 922,353 78	1,745,360 70	1,633,441 82	+ 111,918 88
TOTALE	82,513,647 26	81,768,687 62	+ 744,959 64	4,211,269 81	4,068,877 43	+ 142,392 38
	Prodotto per chilometro.					
della decade	581 92	645 28	— 63 36	110 61	98 91	+ 11 70
riassuntivo	18,488 38	18,554 27	— 65 89	3,382 55	3,281 35	+ 101 20

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

NB. — Per gli effetti del confronto ricordasi che la decade attuale comprende solo 8 giorni, mentre quella corrispondente del 1896 ne comprendeva 9.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 5ª Decade — dall'11 al 20 Febbraio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	831,133.97	49,049.91	306,309.21	1,230,440.43	10,680.60	2,427,614.12	4,247.00
1896	892,210.75	45,385.08	280,033.25	1,154,101.62	12,980.72	2,384,711.42	4,247.00
Differenze nel 1897	— 61,076.78	+ 3,664.83	+ 26,275.96	+ 76,338.81	— 2,300.12	+ 42,902.70	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	3,917,390.02	199,261.01	1,481,471.60	6,010,477.66	60,716.00	11,669,316.29	4,247.00
1896	3,972,017.79	196,148.18	1,377,170.71	5,435,557.03	70,288.84	11,051,182.55	4,247.00
Differenze nel 1897	— 54,627.77	+ 3,112 83	+ 104,300.89	+ 574,920.63	— 9,572.84	+ 618,133.74	»
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	54,199.60	1,298.51	19,570.95	101,530.45	1,189.40	177,788.91	1,359.88
1896	54,280.16	1,189.53	18,412.25	96,082.44	1,510.42	171,474.80	1,359.88
Differenze nel 1897	— 80.56	+ 108.98	+ 1,158.70	+ 5,448.01	— 321.02	+ 6,314.11	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	273,783.81	5,530.16	91,469.88	510,321.16	7,864.35	888,969.31	1,359.88
1896	276,113.99	5,436.82	84,231.36	460,409.50	8,863.04	835,054.71	1,359.88
Differenze nel 1897	— 2,330.18	+ 93.34	+ 7,238.47	+ 49,911.66	— 998.69	+ 53,914.60	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
464.67	455.90	+ 8.77	2,239.79	2,119.93	+ 119.86

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

22ª Decade — Dal 1º al 10 Febbraio 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	80,890.00	1,865.00	10,067.00	139,872.00	4,329.00	237,023.00	616.00	385.00
1896	79,315.00	1,996.00	8,260.00	129,333.00	1,169.00	220,073.00	616.00	357.00
Differenze nel 1897	+ 1,575.00	— 131.00	+ 1,807.00	+ 10,539.00	+ 3,160.00	+ 16,950.00	»	+ 28.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 FEBBRAIO 1897.				
1896-97	1,941,834.00	39,705.00	224,039.00	2,779,470.00	30,178.00	5,015,226.00	616.00	8,142.00
1895-96	1,010,744.00	42,088.00	232,449 00	2,660,555.00	33,142.00	4,978,978.00	616.00	8,083.00
Differenze nel 1897	— 68,910.00	— 2,383.00	— 8,410.00	+ 118,915.00	— 2,964.00	+ 36,248.00	»	+ 59 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	28,087.00	548.00	2,641.00	37,327.00	139.00	68,742.00	484.00	142.00
1896	28,025 00	539.00	2,359.00	24,235.00	329.00	55,487.00	484.00	115.00
Differenze nel 1897	+ 62.00	+ 9.00	+ 282.00	+ 13,092.00	— 190.00	+ 13,255.00	»	+ 27.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 FEBBRAIO 1897.				
1896-97	748,262.00	12,742.00	61,510.00	557,695.00	4,555.00	1,384,764.00	484 00	2,861.00
1895-96	755,784.00	11,515.00	57,234.00	481,293.00	5,616.00	1,311,442.00	484.00	2,710.00
Differenze nel 1897	— 7,522.00	+ 1,227.00	+ 4,276.00	+ 76,402.00	— 1,061.00	+ 73,322 00	»	+ 151.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	3,598.00	201.00	358.00	1,030.00	»	5,187.00	23.00	226.00
1896	2,624.00	259.00	212.00	446.00	»	3,541.00	23.00	154.00
Differenze nel 1897	+ 974.00	— 58.00	+ 146.00	+ 584.00	»	+ 1,646.00	»	+ 72.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 FEBBRAIO 1897.				
1896-97	69,504.00	2,309.00	5,796.00	15,402.00	28.00	93,339.00	23.00	4,058.00
1895-96	67,779 00	2,627.00	5,167.00	10,635.00	28.00	86,236.00	23.00	3,749.00
Differenze nel 1897	+ 1,725.00	— 18.00	+ 629.00	+ 4,767.00	»	+ 7,103.00	»	+ 309.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punticontro indicati alle Stazionisotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	184 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo *fr.* 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranso				
Paris-Nord Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.	

STAZIONI	(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.	2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»	8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
				1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.	8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»	»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . . . —		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—	6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—	12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a,2a,3	
Paris-Nord Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 13 Marzo 1897 NUM. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LE STRADE FERRATE
IN FRANCIA E IN GERMANIA

Nella recente opera del Kaufmann sulla politica ferroviaria della Francia (*Die Eisenbahnpolitik Frankreichs*) si trova un parallelo assai istruttivo fra le strade ferrate francesi e quelle tedesche, le cui conclusioni sono più favorevoli alla Francia che alla Germania. E poichè si tratta, in fondo, di vedere gli effetti dell'esercizio privato delle ferrovie e quelli dell'esercizio di Stato, è utile riconoscere a quali conclusioni giunge il diligente e dotto autore tedesco.

La questione del regime delle strade ferrate è una di quelle che sono più discusse, specie là dove non si vuol cedere dinanzi ai risultati della esperienza, oppure si fanno prevalère ragioni di interesse particolare, che ha tanti difensori ascoltatissimi su quello dell'interesse generale, che ne ha così pochi e poco ascoltati. La soluzione che è stata data a cotesta questione va dalla libertà nella industria dei trasporti ferroviari che è la regola in tutta l'America del Nord, all'esercizio governativo adottato in Prussia, nel Belgio e di varie colonie inglesi dell'Australia e nell'Africa del Sud. Vediamo dunque con le cifre a quali risultati in due differenti paesi hanno condotto i due sistemi ora ricordati.

La rete delle ferrovie tedesche aveva alla fine dell'anno fiscale 1894-1895 una lunghezza totale di 44,167 chilometri, di cui 26,429 in Prussia. E la ripartizione della rete era la seguente:

	Germania	Prussia soltanto
Strade ferrate dello Stato	40,279	24,752
Id. id. appartenenti a Compagnie private, ma esercitate dallo Stato	104	58
Compagnie private	3,784	1,619
Totale . . .	44,167	26,429

Vi erano inoltre 1,353 chilometri di ferrovie a scartamento ridotto, di cui 359 chilom. in Prussia; fra questi soltanto 110 erano esercitati dallo Stato. D'altra parte alla fine del 1894 la rete francese aveva una lunghezza di 39,264 chilometri, di cui 3653 erano ferrovie di interesse locale. Non è indifferente di notare anzitutto che dal 1878 in poi la rete francese si è accresciuta più della rete tedesca, quantunque la popolazione della Francia sia rimasta a un dipresso stazionaria in questo intervallo, mentre la popolazione della Germania è aumentata di 10 milioni di abitanti. L'aumento della lunghezza delle strade ferrate francesi è stato di 16,001 chilometri in sedici anni, mentre quelle della Germania non sono aumentate che di 14,049 chilometri. La Francia ha quindi una rete in cifra assoluta inferiore a quella tedesca, ma relativamente alla popolazione è più sviluppata la rete francese; in Francia si contano 13 e mezzo chilometri quadrati e 968 abitanti per chilometro di ferrovia, invece di 11,9 chilom. quadrati, e 1,148 abitanti per la stessa lunghezza in Germania.

Però i francesi approfittano meno dei tedeschi della loro rete ferroviaria specialmente riguardo al trasporto delle merci, come risulta da questi dati:

Numero di	Germania	Francia
Viaggiatori per abitante . . .	10.6	8.78
Chilometri percorsi	249.3	269.00
Tonnellate di merci trasportate	4.7	2.6
Tonnellate chilometriche . .	472.2	325.9

Proporzionalmente al numero degli abitanti i trasporti sono dunque meno attivi in Francia che in Germania; tuttavia risulta pure da questo prospetto che i francesi quando viaggiano o fanno viaggiare le merci fanno più strada dei tedeschi; la lunghezza media percorsa da un viaggiatore è infatti da 31 a 32 chilometri pei primi invece di 24 appena pei secondi e ogni tonnellata di merce spedita per ferrovie percorre 126 chil. in Francia invece di 98.73 in Germania. Questo non si può spiegare ricorrendo a cause naturali, se si considera che le distanze percorse da ogni unità trasportata dipendono strettamente dalla densità della popolazione del paese e che questa è di un terzo più forte in Germania che in Francia. Per tornare al confronto del traffico della merce, che dà la misura dell'attività del commercio interno, il Kaufmann fornisce le cifre seguenti relative tanto ai trasporti ferroviari che a quelli per acque.

Tonnellate di merci trasportate.

	Francia	Germania
Ferrovie di interesse generale	99,105,421	244,679,451
Ferrovie di interesse locale .	4,130,209	3,200,000
Vie navigabili	2,9873,475	25,000,000
Piccolo cabotaggio	2,766,203	2,979,713
Totale. . .	135,875,308	275,859,164

Tonnellate chilometriche.

	Francia	Germania
Ferrovie di interesse generale	12,482,482,000	24,349,726,000
Ferrovie di interesse locale	77,156,000	51,077,000
Vie navigabili	3,911,776,000	6,300,000,000
Totale. . .	16,471,414,000	30,700,803,000

Questi prospetti, che danno cifre assolute, fanno risaltare fra i due paesi una sproporzione più forte di quella emersa dalle cifre riportate più sopra e relative a un abitante. Anche prendendo questa ultima base, non è meno vero però che i trasporti interni in Francia, stanno a quelli della Germania come 2 a 3, se si considerano nel loro insieme, come 3 a 5 se non si paragonano che le strade ferrate, mentre la lunghezza di queste, sempre in proporzione alla popolazione, è notevolmente maggiore in Francia. La conclusione logica di tutto ciò pare questa: che in Francia si sono costruite troppe ferrovie, dato lo sviluppo maggiore delle coste (3120 chilometri in Francia e 2470 in Germania). Da cotesta minore attività dei trasporti devesi forse trarre anche la conclusione che la ricchezza della Francia è inferiore a quella della Germania? Sarebbe un errore, e il Kaufmann si è guardato dal commetterlo. Quelle stesse ragioni di configurazione geografica che possono spiegare l'esagerazione delle costruzioni ferroviarie in Francia, gli servono a dimostrare che i trasporti devono, in conseguenza di cause affatto naturali, esser meno attivi in Francia che in Germania; le merci esotiche hanno molto meno cammino da percorrere a partire dalle coste o dalle frontiere per giungere ai mercati dell'interno; inoltre la varietà dei prodotti della Francia, la diffusione della maggior parte di essi in quasi tutto il paese necessitano molto meno di trasporti. La Francia, infatti, basta quasi a sè stessa per ciò che riguarda i cereali e questi sono coltivati in quasi tutte le sue parti; la vite stessa lo è in tre quarti dei dipartimenti ed anche i bacini carboniferi, sebbene meno importanti di quelli della Germania che non ne conta che due, sono più numerosi e meglio ripartiti. Finalmente, la Francia produce molti articoli di lusso che pesano poco e sono anche fabbricati con materie prime poco pesanti.

In breve, il fatto che su un chilometro di ferrovia francese non sono passati, in media, nel 1894 che 347,015 tonnellate di merci, di 551,310 come su un chilometro di ferrovia in Germania, pure attestando una certa deficienza di attività nella industria e nel commercio francese, prova sopratutto che si è abusato, negli ultimi 15 anni, in quel paese, delle costruzioni ferroviarie.

Abbiamo così ottenuta un'idea del traffico rispettivo delle strade ferrate tedesche e francesi, e della estensione delle loro reti; il confronto che noi possiamo farne è a vantaggio delle prime, in cui le linee concorrenti non sono state così moltiplicate come fra le seconde e sono meglio proporzionate al movimento commerciale che esse hanno da servire.

Questa superiorità della rete tedesca non può, tuttavia, essere invocata in appoggio dell'esercizio governativo, perchè è appunto lo Stato che in Francia ha imposto alle compagnie una estensione smisurata della loro rete. Essa potrebbe provare soltanto che lo Stato tedesco è più savio di quello francese. Ma forse si dirà che se le ferrovie tedesche sono superiori a quelle francesi per il loro traffico, è senza dubbio perchè le tariffe dei trasporti vi sono meglio combinate, più moderate sotto il regime governativo che in Francia sotto l'amministrazione delle grandi Compagnie.

Il prezzo medio del trasporto riscosso per chilometro fu nel 1894 per i viaggiatori di 4.30 centesimi in Francia e di 4.19 centesimi in Germania. Questo prezzo per la Germania risulta considerando soltanto le tre prime classi di viaggiatori, perchè nella Germania del Nord vi è una quarta classe, dove i viaggiatori stanno in piedi e che ha avuto nel 1894-95 un traffico di 3,666 milioni di viaggiatori-chilometri su 12,800 milioni in totale. Per le merci il prezzo di trasporto è di 5.25 centesimi per tonn. nella Francia e di 4.86 in Germania. Ma bisogna tener conto che l'imposta di centesimi 0,45 per chilometro grava in Francia sui biglietti dei viaggiatori, senza quella imposta il prezzo scenderebbe a 3.84 centesimi, ossia al disotto del prezzo della Germania e che inoltre la franchigia è accordata in Francia per 30 chilogrammi di bagaglio, mentre in Germania essa è solo per 25 chilogrammi sopra una parte della rete e non esiste sul resto. Tutto sommato, i viaggiatori sono dunque più favoriti in Francia che in Germania.

Per le merci le tariffe francesi sono più alte in ragione di un dodicesimo, ma non bisogna dimenticare, dice il Kaufmann, che tutto ciò che è necessario alla vita è più caro in Francia, che il prezzo del grano il quale nel 1893 vi era in media di 20 fr. 97, variava in Germania da 15.70 a Danzica a 21.72 a Monaco, passando pel prezzo di 18.94 a Berlino. Le tariffe non sono dunque più alte in Francia proporzionalmente al valore delle merci; esse lo sarebbero piuttosto un po' meno.

Il macchinario delle due reti che ci occupano e il numero dei treni è a un dipresso proporzionato alle necessità commerciali. È per questo che la Francia non ha che 9959 locomotive (0.27 per chilometro) contro 15.839 in Germania (0.36 per chilometro); ma il numero dei vagoni di viaggiatori per chilometro è di 0.70 nel primo paese, di 0.68 nel secondo; quello dei vagoni di merci di 7.38 in Francia e di 7.25 soltanto in Germania, è vero però che la loro capacità media è di 11 tonnellate, invece quella dei vagoni francesi è di 9.3. Finalmente, ogni chilometro di strada è percorso in media tutti i giorni da 22.1 treni di cui 7.7 di merci, in Francia, e da 23.1 di cui 9.1 di merci, in Prussia; ciascuna locomotiva francese percorre nell'anno 36 530 chilometri, invece di 34.895 per locomotiva tedesca.

In tutto questo non vi è differenza sensibile, nè qualche cosa che denoti una grande superiorità di uno dei due sistemi sull'altro. Se passiamo ora al capitolo del personale, vediamo che il confronto si presenta nei termini seguenti:

	Personale alla fine del 1893	Numero d'impiegati per chilometro
Francia	256,756	7.18
Germania	426,129	9.68
Ferrovie dello Stato prussiano	282,760	10.79

Per treno-chilometro, il personale impiegato nelle ferrovie francesi è di 0.0009; sulle ferrovie prussiane è di 0.0011 e anche di 0.0012, contando gli impiegati ausiliari, detti *Werkstättenpersonal.*

Ora, bisogna notare che la superiorità del traffico della rete tedesca è ottenuta, mediante non una circolazione più attiva del materiale perchè abbiamo veduto che una locomotiva tedesca non fa percorso uguale a quello di una locomotiva francese e pei vagoni la differenza è poco sensibile — ma grazie ad una utilizzazione più completa della capacità di trasporto dei veicoli, l'eccesso del personale delle ferrovie non è dunque giustificato da ciò. Pare dnnque che si debba considerare come una inferiorità del sistema tedesco.

Considerando inoltre la maniera con cui il personale è trattato nei due paesi, e dopo aver fatto notare che i confronti particolareggianti di cifre sono difficili, date le differenze di ordinamento delle casse di pensioni, delle assicurazioni contro gl'infortuni, le malattie, ecc. il Kaufmann non esita a concludere che le grandi Compagnie francesi si preoccupano molto più del benessere dei loro impiegati, che non lo Stato prussiano. Nel loro insieme le sei grandi Compagnie versano nelle casse di previdenza degli impiegati 33. per cento delle loro entrate lorde o 1.140 franchi per chilometro, mentre le ferrovie dello Stato non consacrano in

Prussia che 2.2 per cento delle loro entrate o 1081 franchi per chilometro alle istituzioni analoghe.

Uno dei punti che si considera spesso come un indice della buona amministrazione di una rete ferroviaria, e che senza essere il solo è in realtà uno dei più caratteristici è il rapporto delle spese alle entrate lorde, ossia il coefficiente di esercizio. Ecco quali erano le entrate, le spese e la loro proporzione nel 1894 in Francia e nel 1894-95 in Germania e in Prussia:

	Entrate lorde chilom.	Spese chilom.	Per cento delle spese
Francia	34,305	19,127	55.75
Germania	—	23,980	60.03
Ferrovie dello Stato prussiano	—	26,585	58.80

Il confronto è del tutto sfavorevole alla Germania e non è un fatto accidentale che si applichi a un solo anno; negli ultimi venti anni si è verificato lo stesso fenomeno. Ogni anno il coefficiente d'esercizio è più elevato in Germania e in Prussia che in Francia. È vero che si poteva già fare questa osservazione anteriormente all'acquisto da parte della Prussia di quasi tutta la rete ferroviaria. La nazionalizzazione della rete non ha dunque peggiorato la situazione; essa non l'ha nemmeno migliorata. Per treno-chilometro si osserva egualmente che le spese sono più forti in Germania che in Francia (2 fr. 85 contro 2 fr. 36) e sulla rete dello Stato prussiano esse sono ancora più alte che sulla rete tedesca complessivamente considerata.

È vero tuttavia che le ferrovie tedesche producono un interesse molto più elevato riguardo al capitale di costruzione che non le ferrovie francesi; questo capitale era in Germania di 13,976 milioni di franchi, le entrate nette di 668 milioni di fr. (1894-95) e l'interesse del 4.98 per cento; sulla rete prussiana raggiungeva fino il 5.67 per cento. In Francia al contrario un capitale di 15.437.9 milioni di franchi non produceva che 546 milioni di entrate nette, ossia il 3.54 per cento. Ma bisogna notare che la differenza nel costo di costruzione per chilometro è in gran parte la causa di questa più debole rimunerazione d'un capitale che si trova così di molto aumentato; i salari sono più alti in Francia, il suolo più accidentato che in Germania e sopratutto che nella immensa pianura del Nord dove la Prussia è compresa quasi tutta. Inoltre il Kaufmann fa giustamente osservare che le forti eccedenze di entrata delle ferrovie tedesche dovrebbero servire in principal modo, dopo il prelevamento della porzione necessaria al pagamento dell'interesse e dell'ammortamento dei prestiti contratti pel riscatto e la costruzione delle ferrovie, a sgravi di tariffe. Ora nulla di tutto ciò si verificò, quell'eccedenza serve a costituire dei fondi di riserva specialmente per le spese militari, del tutto estranee al servizio delle ferrovie. L'ammortamento è anche sacrificato quasi del tutto, mentre in Francia è assai energicamente praticato dalle Compagnie e la rete francese passerà allo Stato fra 60 anni al netto da ogni carico di quel genere, il Kaufmann vede in questa negligenza dell'ammortamento un serio pericolo per le finanze prussiane dell'avvenire.

Che cosa concludere da questo studio, se non che l'esercizio governativo delle strade ferrate è ben lungi dall'essere la panacea che credono vederci i socialisti di Stato? Abbiamo esaminato la gestione d'uno degli Stati più fortemente costituiti, che ha le più solide tradizioni d'ordine e di regolarità che sieno al mondo; non di meno si è obbligati di concludere con l'Autore che ha fatto questo studio di confronto tra Francia e Germania, che nella maggior parte dei casi esso esercita meno bene delle grandi compagnie private francesi, che inoltre si appropria una parte esagerata degli utili per farla scomparire nelle sue cause e impiegarli a opere che non hanno alcun rapporto con la buona organizzazione delle strade ferrate. Che cosa avverrebbe se le ferrovie fossero lasciate a uno Stato puramente democratico, schiavo di tutte le influenze elettorali? L'industria delle ferrovie, se richiede una certa sorveglianza e un controllo attento da parte dei poteri pubblici, non potrebbe però meglio di un'altra industria essere diretta da quelli efficacemente e utilmente.

IL COMMERCIO ITALIANO NEL 1896

La Direzione generale delle Gabelle ha pubblicato la statistica del commercio di importazione ed esportazione nel 1896.

Dal riassunto dei valori per categorie secondo i prezzi unitari stabiliti pel 1896 e per il 1895 risulta che durante l'anno scorso si importarono nel Regno *spiriti, bevande* ed *olii* per lire 28,578,846, con una diminuzione di lire 1,509,615 sul precedente anno 1895.

Coloniali, droghe e tabacchi lire 76,531,799 con una diminuzione di lire 2,197,579; *prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie* lire 42,719,079 con una diminuzione di lire 6,104,674; *colori e generi per tinta e concia* L. 27,481,296 con una diminuzione di L. 1,070,534; *canapa, lino e juta* lire 24,599,831 con un aumento di lire 569,261.

Cotone lire 132,796,857 con un aumento di L. 8,929,367; *lana, crino e peli* lire 73,995,770 con una diminuzione di lire 3,919,904; *seta* lire 113,317,727 con una differenza in meno di lire 29,911,186; *legno e paglia* lire 43,564,468 con una diminuzione di lire 667,815; *carta e libri* lire 13,830,869 con un aumento di lire 1,767,180.

Pelli lire 50,500,982 con un aumento di L. 1,195,387; *minerali, metalli e loro lavori* lire 146,643,506 con un aumento di lire 7,816,403; *pietre, terre, vasellami*, ecc. lire 107,903,459 con una diminuzione di lire 806,714; *cereali, farine*, ecc. lire 165,941,227 con un aumento di lire 5,099,059; *animali* lire 107,352,689 con un aumento di lire 5,538,929; *oggetti diversi* lire 17,310,307 con un aumento di lire 963,456.

Esportazioni. — Ecco ora il movimento delle esportazioni italiane all'estero.

Nel 1896 si esportarono *spiriti, bevande e olii* per lire 116,869,568 con un aumento sull'anno 1895 di lire 10,371,312.

Generi coloniali, droghe e tabacchi lire 7,723,906 con un aumento di lire 937,167; *prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie* lire 39,149,040 con una diminuzione di lire 624,093; *colori e generi per tinta e per concia* lire 13,873,331 con un aumento di lire 401,427; *canapa, lino e juta* lire 55,555,397 con una diminuzione di lire 3,183,247.

Cotone lire 30,889,185 con un aumento di lire 6,478,014; *lana, crino e peli* lire 13,574,670 con un aumento di lire 945,975.

Seta lire 321,762,262 con una diminuzione di lire 32,886,383; *legno e paglia* lire 55,812,045 con un aumento di lire 15,849,426; *carta e libri* lire 9,879,958 con un aumento di lire 1,909,460; *pelli* lire 25,201,981 con una diminuzione di lire 5,126,529.

Minerali, metalli e loro lavori lire 30,217,785 con un aumento di lire 4,056,062; *pietre, terre e cristalli* lire 55,826,768 con un aumento di lire 7,985,592.

Cereali, farine, ecc. lire 120,817,105 con un aumento di lire 12,178,368; *animali* lire 141,543,385 con una diminuzione di lire 7,306,801; *oggetti diversi* lire 18,347,154 con un aumento di lire 2,139,867.

Provenienza delle importazioni in Italia. — La maggior quantità del *vino* importato in Italia nel 1896 giunse dalla Grecia (ettolitri 55,383) e dalla Turchia (ettolitri 54,431) con forte aumento sull'anno 1895.

Birra. — La maggior quantità fu importata dall'Austria-Ungheria (ett. 28,387, con diminuzione sull'anno precedente), e dalla Germania (ett 12,593); *spiriti*, dalla Germania (ett. 4187) e dall'Austria-Ungheria (ett. 2580); *olii di pesce*, dalla Gran Bretagna (quintali 3442) e dalla Francia (quintali 2339).

Olio d'oliva. — La maggior quantità fu trasportata dall'Austria-Ungheria (quintali 12,533, con diminuzione di 7000 quintali circa) e dalla Grecia (quint. 5511, con diminuzione di quint. 20,000).

Altri olii fissi, dalla Gran Bretagna (quint. 4802) e dall'America Settentrionale (quint. 1667); *olii pesanti* dall'America Settentrionale (quintali 66,657), dalla Francia (quintali 84,983) e dalla Russia (quint. 29,657).

Petrolio. — La maggior quantità fu importata dall'America Settentrionale (quint. 486,512) e dalla Russia (quintali 186,417); *caffè*, dalla Gran Bretagna (quint. 67,246) e dall'America Centrale (quint. 44,882); *zuccaro*, dalla Russia (quint. 464,465, con un aumento di circa 400,000 quintali sul 1895), dall'Austria-Ungheria (quint. 190,617), dalla Gran Bretagna (quint. 43,596), dalla Francia (quint. 15,920), dalla Germania (quint. 12,965).

Saponi. — Quintali 3712 dalla Francia, 2480 dalla Gran Bretagna, 2174 dalla Germania; *cotone*, quintali 714,487 dall'America Settentrionale, 310,943 dall'Asia, 37,159 dal. l'Egitto, 24,382 dall'Austria-Ungheria, 16,585 dalla Gran Bretagna.

Lane. — Quintali 27,527 dalla Francia, 20,529 dalla Germania, 11,663 dall'America Centrale e Meridionale, 9941 dalla Gran Bretagna, 9536 dall'Austria-Ungheria, 9506 dal Belgio.; *tessuti di lana*, quintali 10,440 dalla Germania, 9918 dalla Gran Bretagna, 5036 dalla Francia, 1713 dall'Austria-Ungheria; *pizzi e tulli di lana*, chilogr. 6420 dalla Francia, 5302 dalla Germania.

Seta tratta tinta. — Chilogrammi 200,551 dalla Francia, 130,200 dalla Germania, 37,481 dalla Svizzera.

Tessuti di seta. — Chilogrammi 128,490 dalla Francia, 125,040 dalla Germania, 18,308 dalla Svizzera, 16,205 dalla Gran Bretagna.

Legname da costruzione. — Tonnellate 376,544 dall'Austria-Ungheria, 54,193 dall'America Settentrionale, 4653 dalla Svizzera, 2663 dalla Svezia e Norvegia; *pasta di legno*, quint. 108,903 dall'Austria-Ungheria. 40,667 dalla Germania, 21,370 da altri paesi.

Pelli crude. — Quintali 80,815 dall'America Centrale e Meridionale, 34,811 dall'Asia, 18,234 dalla Gran Bretagna, 17,442 dall'Austria-Ungheria, 16,294 dalla Francia.

Caldaie e macchine. — Quintali 155,739 dalla Gran Bretagna, 77,359 dalla Germania, 43,774. dalla Svizzera, 11,148 dalla Francia.

Strumenti di ottica, quintali 2399 dalla Germania, 584 dalla Francia, 392 dall'Austria-Ungheria, 294 dalla Gran Bretagna.

Oreficeria e gioielli d'oro, ettogrammi 13,428 dalla Germania, 5089 dalla Svizzera, 307 dalla Francia. — *Orologi* 279,663 dalla Svizzera, 19,275 dalla Francia, 10,537 dalla Germania.

Gessi e calce, tonnellate 27,845 dalla Gran Bretagna, 27,749 dalla Francia, 24,246 dall'Austria-Ungheria, 14,567 dall'America Settentrionale. — *Cementi*, tonnellate 11,774 dalla Francia, 524 dall'Austria-Ungheria, 512 da altri paesi.

Carbon fossile, tonnellate 3,938,684 dalla Gran Bretagna, 68,532 dall'Austria-Ungheria, 24,452 dalla Germania, tonnellate 22,425 dal Belgio, 19,199 dalla Francia. — *Porcellane*, quintali 2299 dalla Germania, 1061 dall'Austria-Ungheria, 709 dalla Francia.

Grano e frumento, tonn. 606,002 dalla Russia, 72,253 dalla Rumenia, 8755 dalla Turchia, 9695 dall'Asia.

Granaglie e avene, tonnellate 79,859 dalla Rumenia, 50,648 dall'America Centrale e Meridionale, 34,960 dalla Russia, 24,229 dall'America Settentrionale, 13,781 dalla Turchia, 13,676 dall'Austria-Ungheria.

Semi oleosi, quintali 385,639 dall'Asia, 37,427 dalla Turchia, 12,087 dalla Russia, 11,062 dall'Austria-Ungheria.

Animali equini, 25,911 dall'Austria-Ungheria, 2842 dalla Francia, 2100 dalla Turchia.

Formaggi, quintali 49,940 dalla Svizzera, 8555 dalla Turchia, 2161 dall'Olanda, 1907 dall'Austria-Ungheria, 1346 dalla Germania.

Fiori finti, chilogrammi 3538 dall'Austria-Ungheria, 6083 dalla Germania, 5115 dalla Francia.

Dove sono dirette le esportazioni italiane. — Nel 1896 l'Italia ha esportato ettolitri 765,999 di *vino* nell'Austria-Ungheria, 282,675 nell'America Centrale e Meridionale, 221,639 nella Svizzera, 115,777 nella Germania, 66,710 in Malta, 63,105 nelle Contrade Africane.

Olio d'oliva, quintali 140,385 nella Francia, 69,294 nella Russia, 79,287 nell'America Centrale e Meridionale, 47,357 nella Germania, 38,136 nell'America Settentrionale.

Saponi, quintali 11,044 nella Gran Bretagna, 755 nell'America Settentrionale, 2764 nella Colonia Eritrea, 3799 nell'America Centrale e Meridionale.

Canapa greggia, quintali 138,605 nella Gran Bretagna, 111,357 nella Germania, 105,559 nella Francia, 35,519 nell'Austria-Ungheria. — *Tessuti di cotone*, quintali 46,274 nell'America Centrale e Meridionale, 6919 nella Turchia, 2906 nelle Contrade Africane.

Tessuti di seta, chilogrammi 150,679 nella Gran Bretagna, 107,985 nella Svizzera, 59,678 nell'America settentrionale, 34,534 nella Germania, 33,205 nella Turchia. — *Seta greggia*, quintali 19,824 nella Svizzera, 18,742 nella Germania, 10,909 nella Francia, 3076 nell'Austria-Ungheria.

Legnami da costruzione, tonnellate 13,981 nella Spagna, 6918 nelle Contrade africane, 4516 nell'Austria-Ungheria, 4477 nella Francia. — *Radiche per spazzole*, quintali 13,100 nella Francia, 11,770 nell'Austria-Ungheria, 5187 nella Germania, 8140 nella Svizzera, 2409 nella Gran Bretagna.

Pelli crude, quintali 42,650 nella Gran Bretagna, 16,008 nell'Austria-Ungheria, 10,814 nella Germania, 8914 nella Francia. — *Guanti di pelle*, 913,900 paia nella Gran Bretagna, 598,500 nell'America settentrionale, 237,700 nella Svizzera, 93,800 nella Germania, 52,000 nella Francia.

Marmi greggi, 18,638 tonnellate nella Francia, 17,726 nell'America settentrionale, 13,255 nella Gran Bretagna, 11,006 nella Germania. — *Marmi lavorati*, 222,250 quintali nella Gran Bretagna, 186,886 nell'America settentrionale, 70,865 nelle Contrade africane, 32,044 nell'America centrale e meridionale, 39,961 nella Turchia, 28,277 nell'Austria-Ungheria, 16,086 nella Russia.

Zolfo, quintali 1,304,482 nell'America settentrionale, 750,758 nella Francia, 248,932 nella Gran Bretagna, 183,896 nella Germania, 167.042 nella Russia, 130,410 nella Grecia, 115,761 nella Scandinavia, 111,922 nel Portogallo.

Riso, tonnellate 10,512 nell'Austria Ungheria, 9117 nell'America centrale e meridionale, 3912 nella Svizzera, 3642 nella Francia. — *Agrumi*, quintali 1,114,647 nell'America settentrionale, 360,295 nella Gran Bretagna, 160,559 nella Russia, 144,168 nella Germania, 49,405 nella Turchia.

Prodotti vegetali, quintali 228,064 nell'Austria-Ungheria, 121 648 nella Germania, 60,229 nella Francia, 48,383 nella Svizzera, 11,624 nella Gran Bretagna, 7450 nell'Olanda, 9346 nell'America settentrionale.

Animali bovini 28,866 nella Svizzera, 2942 nell'Austria-Ungheria, 1783 nella Francia.

Suini 41,892 nella Svizzera, 1376 nell'Austria-Ungheria.

Pollame quintali 28,761 nella Germania, 27,083 nella Francia, 15,154 nella Svizzera, 6314 nell'Austria-Ungheria.

Uova quintali 97,451 nella Gran Bretagna, 54,322 nella Germania, 51,490 nella Svizzera, 29,491 nel Belgio, 20,479 nella Francia.

Burro quintali 19,521 nella Gran Bretagna, 11,857 nella Francia, 7383 nella Svizzera, 2420 nell'America Centrale e Meridionale.

Formaggio quintali 21,723 nella Gran Bretagna, 13,118 nell'America Centrale e Meridionale, 13,063 nell'America Settentrionale, 11,107 nell'Austria-Ungheria, 9638 nella Francia.

Corallo chg. 100,696 nell'Asia, 20,772 nell'Austria-Ungheria, 8379 nelle Contrade Africane, 4664 nella Francia.

Riassunto generale. — In totale nel decorso anno 1896 s'importarono nel Regno merci per un valore complessivo di L. 1,183,347,512, con una diminuzione di L. 11,321,579 sull'anno precedente.

Le esportazioni ragguagliano la somma di L. 1,071,793,506 con un aumento di L. 12,740,417 sul 1895.

Queste sono le cifre portate dal riassunto dei valori per categorie secondo i prezzi unitari stabiliti pel 1896 e per

il 1895; se invece si considera il riassunto dei valori secondo i prezzi unitari stabiliti pel 1895, applicati anche alle merci importate ed esportate nel 1896, si ha un'importazione generale per il valore di L. 1,184,548,193, con una diminuzione di L. 10,120,898, ed un'esportazione per il valore di L. 1,129,806,698, con un aumento di lire 70,753,609 sull'esportazione avvenuta nel 1895.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Bonificazione dell'Agro Mantovano-Reggiano. — *R. Decreto 18 febbraio 1897 riflettente la concessione dell'esecuzione delle opere di bonificazione*

Veduto il R. Decreto 11 ottobre 1885, n. 6455, col quale furono classificate in 1ª categoria le opere di bonificazione dell'Agro Mantovano-Reggiano, cioè dei terreni paludosi compresi fra il colatore Parmigiana-Moglia, il torrente Crostolo e i fiumi Po e Secchia;

Veduto il R. Decreto 8 settembre 1889 che costituì il Consorzio speciale di esecuzione per la bonifica suddetta, a termini dell'art. 8 della Legge 4 luglio 1886, n. 3962;

Veduta la domanda 11 gennaio 1894 del Presidente del Consorzio speciale, integrata con altra in data 21 aprile 1896, per ottenere la concessione della esecuzione delle opere di bonifica dell'Agro Mantovano-Reggiano, secondo il progetto 12 agosto 1891, dell'ing. Ettore Zapparoli, e coi benefici della Legge 6 agosto 1893, n. 463;

Vedute le deliberazioni 27 dicembre 1893 e 8 aprile 1896, con cui l'Assemblea consorziale si pronunziò sulle modalità e condizioni della concessione, ed autorizzò il Presidente a farne la domanda;

Attesochè a seguito di trattative fra il Governo e la Presidenza del Consorzio, in base a calcoli fatti e documenti presentati, si è potuto determinare il costo presuntivo della bonifica nel modo seguente:

Per lavori ed espropriazioni . . .	L.	8,000,000.00
Per spese di studi, progetti e amministrazione	»	69,571.88
Per direzione e sorveglianza . . .	»	200,000.00
Per classificazione dei terreni bonificati	»	64,918.08
In uno . . .	L.	8,334,489.96
Alla quale somma aggiungendo il 12 per cento per le maggiori spese o perdite non previste per qualunque causa, non esclusi il caso fortuito e la forza maggiore, cioè . . .	»	1,000,138.79
Si ha il totale di . . .	L.	9,334,628.75

Attesochè l'Assemblea consorziale con la precitata deliberazione 8 aprile 1896, ha formalmente accettata la somma totale predetta, come presunto costo complessivo dell'opera e come base fissa ed invariabile per la determinazione delle annualità dello Stato e delle quote di contributo dei Comuni e delle Provincie;

Attesochè i Consigli dei Comuni interessati di Gonzaga, Moglia, Motteggiana, Pegognaga, S. Benedetto Po, Suzzara, Guastalla, Luzzara, Reggiolo e Rolo, ed i Consigli Provinciali di Mantova e Reggio Emilia, con deliberazioni regolarmente prese in due adunanze, a norma dell'art. 159 della Legge comunale e provinciale, assunsero l'obbligo di concorrere nella spesa della bonifica cui trattasi, accettando le rispettive quote di contributo risultanti dal riparto fatto dal Genio Civile, d'accordo con la Presidenza del Consorzio in data 3 agosto 1895, e di pagarle in 50 annualità;

Uditi i pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato;

A termini della Legge 6 agosto 1893, n. 463;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. — Al Consorzio speciale, costituito col precitato nostro Decreto 8 settembre 1889, è concessa la esecuzione delle opere di bonificazione dell'Agro Mantovano-Reggiano, secondo il progetto di massima 14 agosto 1891 dell'ingegnere Ettore Zapparoli, con le modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici coi suoi pareri del 17 dicembre 1892, n. 1486 e 1° luglio 1893, n. 995, delle quali si dovrà tener conto nella compilazione del progetto esecutivo, da sottoporsi alla Superiore approvazione.

Art. 2. — Il capitale necessario per l'esecuzione della bonificazione, comprese le maggiori spese o perdite non previste da qualunque causa derivanti, non esclusi il caso fortuito e la forza maggiore, è stabilito in L. 9,334,628.75, diconsi lire novemilionitrecentotrentaquattromilaseicentoventotto e centesimi settantacinque.

E la concessione s'intende fatta al Consorzio a tutto suo rischio e pericolo, qualunque sia per risultare la spesa per la completa esecuzione delle opere di bonificamento.

Art. 3. — Le opere consistono principalmente nella costruzione di una botte sotto il fiume Chiese e di un canale emissario con sbocco nel Po presso Fellonica, nonchè nella sistemazione e nuova costruzione di tutti i canali allaccianti e di condotta delle acque superiormente alla botte, comprese le opere d'arte necessarie per mantenere la continuità delle strade ordinarie e ferrate, e dei corsi d'acqua.

Art. 4. — Il progetto esecutivo delle dette opere dovrà essere compilato e presentato al Ministero dei Lavori Pubblici entro un anno dalla data del presente Decreto, ed i lavori dovranno essere iniziati nel termine di due anni dall'approvazione del progetto esecutivo, e compiuti nel termine di sei anni dalla data della stessa approvazione.

Art. 5. — Il Consorzio decadrà dalla concessione:

1° Quando i diversi lavori non venissero eseguiti a norma delle buone regole d'arte e in conformità ai relativi progetti approvati;

2° Quando nei lavori stessi s'introducessero varianti, che, in linea tecnica, non fossero state autorizzate dal Ministero;

3° Quando il progetto esecutivo non fosse presentato al Ministero e i lavori non fossero iniziati nei termini stabiliti all'art. 4, e quando i lavori stessi non procedessero in modo da assicurarne il compimento nel termine pur stabilito in detto art. 4, il quale ultimo termine potrà però essere per giusti motivi prorogato a giudizio dell'Ispettore Compartimentale del Genio Civile e del Ministero.

Art. 6. — A tenore degli articoli 4, 6 e 17 della Legge 6 agosto 1893 sopra citata, lo Stato corrisponderà al Consorzio concessionario, per la durata di anni cinquanta, un'annualità fissa ed invariabile di L. 30,809.73, trentamilaottocentonove e centesimi settantatrè, e sarà preso impegno pel pagamento di tali annualità sui fondi stanziati e da stanziarsi nel Bilancio della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per le bonifiche di 1ª categoria, da eseguirsi a norma della legge anzidetta.

Art. 7. — Le Provincie interessate concorreranno insieme nella spesa della bonificazione per la somma capitale fissa ed invariabile di L. 1,166,828.59, pari ad un ottavo del costo presunto totale delle opere, stabilito nell'art. 2. Parimenti i dieci Comuni interessati di Gonzaga, Moglia, Motteggiana, Pegognaga, S. Benedetto Po, Suzzara, Guastalla, Luzzara, Reggiolo e Rolo concorreranno insieme per la somma capitale fissa ed invariabile di L. 1,166,828.59, corrispondente ad un altro ottavo del presunto importo totale come sopra determinato.

Il riparto delle quote spettanti a ciascuna Provincia ed a ciascun Comune, fatto in data 3 agosto 1895 all'Ufficio del Genio Civile di Mantova, d'accordo colla Presidenza del Consorzio, e già accettato dai singoli Consigli Provinciali e Comunali, viene approvato, con la facoltà ai diversi Enti sunnominati di pagare la rispettiva quota di contributo mediante cinquanta annualità comprendenti l'ammortamento del capitale cogli interessi.

Art. 8. — Per l'Amministrazione del Consorzio d'ese-

cuzione e per la direzione dei lavori verrà costituito un Comitato di nove membri, dei quali cinque saranno eletti dall'Assemblea consorziale, uno dal Consiglio Provinciale di Mantova, uno dal Consiglio Provinciale di Reggio Emilia e due dai dieci Comuni interessati, e per essi dai dieci Sindaci riuniti in apposita speciale adunanza, come appunto deliberarono i Consigli Comunali e Provinciali e l'Assemblea del Consorzio.

Una medesima persona non potrà essere rappresentante che di uno solo di tali Enti interessati; e qualora fosse eletta da più d'uno, dovrà optare entro il termine di quindici giorni, scorso il qual termine la cosa sarà risoluta mediante sorteggio a cura della Prefettura di Mantova, e sarà poi provveduto per l'elezione supplettiva dei membri occorrenti a raggiungere il numero stabilito.

Art. 9. — Il Comitato esecutivo avrà la sua sede in Mantova.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Fornitura di scambi, ecc. per le stazioni di Reggio Calabria (Porto) e Messina (Porto).

Sappiamo che il 7 aprile p. v. avrà luogo presso il Ministero dei Lavori Pubblici l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di numero quattordici scambi semplici coi relativi crociamenti e disco fanale girevole del 1° tipo F. C., modificato dalla Società per le Strade Ferrate della Sicilia, con cuore capovolgibile in acciaio fuso, occorrenti per l'armamento delle stazioni di Reggio Calabria (Porto) e di Messina (Porto), per la presunta somma di L. 15,400, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici, approvato con Decreto ministeriale 28 maggio 1895, e di quello speciale approvato con Decreto ministeriale 13 gennaio 1888, visibili, assieme alle altre carte del progetto, presso la Terza Divisione del R. Ispettorato Generale, nelle consuete ore d'ufficio.

La consegna degli scambi dovrà essere ultimata entro cinque mesi dalla data dell'aggiudicazione, come risulta dal Capitolato speciale suddetto.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 800 e quella definitiva in L. 1600

><

Ferrovia economica Lanciano-Castel di Sangro.

Siamo informati che il Munipio di Lanciano ha vivamente raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici una ferrovia a sistema ridotto, che partendo dalla stazione di San Vito Lanciano si svolgerebbe lungo la fertile e popolosa vallata del Sangro, mettendo capo alla stazione di Castel di Sangro, lungo la linea Solmona-Isernia, dopo un percorso di circa 70 chilometri.

Per promovere la costruzione di una tale linea è in via di costruzione un consorzio fra i Comuni interessati i quali si propongono di ottenere dal Governo un congruo sussidio chilometrico a norma delle leggi vigenti.

Il prefato Municipio ha chiesto ad ogni buon fine al Ministero che si compiaccia comprendere nell'elenco delle ferrovie economiche, che gli Enti morali aspirano ad ottenere in concessione, anche la linea sopracitata, San Vito Lanciano, Lanciano-Castel di Sangro.

><

Ferrovia a scartamento ridotto da Paola a Cosenza.

Con recente decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, i signori ing. Galli Eugenio e Pietro Municchi sono stati autorizzati a fare gli studi di campagna per la compilazione di un progetto di ferrovia a scartamento ridotto da Paola a Cosenza (Vedi *Notizie ferroviarie italiane* numero precedente).

><

Ferrovia Treviglio-Cremona.

(*Progetto di lavori alla stazione di Caravaggio*).

Siamo informati che si trova in corso di esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta della Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, relativa alla costruzione del fabbricato viaggiatori, dei cessi isolati e del magazzino per le merci nella stazione di Caravaggio, lungo la ferrovia da Treviglio a Cremona.

In stazione di Caravaggio, non ostante che nella medesima si verifichi un ragguardevole concorso di viaggiatori, che in diverse epoche dell'anno si recano a visitare quel Santuario, il servizio è fatto tuttora in una baracca provvisoria in legname costruita all'epoca dell'apertura all'esercizio della linea, che data da molti anni.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori considerati in progetto ascende complessivamente a L. 65,000.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetto di modificazione d'orario*).

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha rimesso, per approvazione, al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, le proposte delle modificazioni di orario che essa propone di attuare nel 1° giugno p. v., su parecchie linee della propria rete. Tali modificazioni per la massima parte sono rese necessarie dalla ritardata partenza da Milano del diretto 7, in conseguenza dei nuovi servizi diretti che, dalla data predetta, verranno istituiti per la linea del Gottardo.

><

Per gli orari ferroviari a Bergamo.

Ci informano da Bergamo che quella Deputazione provinciale, interprete dei desiderî di quelle popolazioni, già manifestati dal Consiglio provinciale. dalla stampa cittadina, dai corpi morali e da privati cittadini, ha richiamato l'attenzione del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate sugli orari ferroviari dei treni da e per quell'importante capoluogo, ed ha fatto alcune osservazioni e proposte allo scopo di ottenere una conveniente riforma degli orari delle linee Bergamo-Usmate-Seregno, Milano Bergamo e Brescia-Bergamo-Lecco, affinchè, meglio d'ora, corrispondano alle giuste esigenze del pubblico.

><

Consiglio delle tariffe ferroviarie.

Il giorno 10 corrente, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, ha tenuto adunanza il Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate.

Il Ministro, on. Prinetti, ha inaugurato la seduta, dichiarando che egli si era proposto di presiederla, ma che, improvvise, gravi cure dello Stato l'obbligavano a lasciare l'ufficio al vice-presidente on. Sani.

Quattro argomenti ha trattato il Consiglio:

1. Provvedimenti per impedire gli ingombri nelle stazioni e per procurare la migliore utilizzazione del materiale ruotabile;

2. Facilitazione di viaggio agli inscritti del tiro a segno nazionale;

3. Computo dei quantitativi annui di trasporto, cui sono vincolati gli abbuoni di tasse consentite dalle tariffe 50, 55, 1001 e 1002.

Lunga fu la discussione sul primo di questi argomenti, dopo la quale il Consiglio concluse, che inefficace, e forse anche dannoso, riuscirebbe per la diminuzione degli ingombri, l'attuare ribassi di tariffa nei mesi che precedono e susseguono l'epoca autunnale dei grandi trasporti, e rialzare, oltre alla misura normale, la tariffa durante quest'epoca; giacchè non si riuscirebbe a produrre lo spostamento di traffico cui mirerebbe questo provvedimento. Fu piuttosto il Consiglio di voto, che sia da sperimentare, in qualcuna delle nostre stazioni soggette ad ingombro, il sistema inglese della consegna a domicilio obbligatoria di tutte le merci che giungano alle stazioni prescelte. Riconobbe però il Consiglio che questo esperimento richiede un provvedimento legislativo che lo autorizzi.

Sul punto secondo, espresse voto, che agli iscritti al tiro a segno nazionale, che si recano agli esercizi di tiro, sia accordata la riduzione del 50 0[0 sui prezzi di viaggio, e che maggiori facilitazioni siano concesse per le gare generali.

Dichiarò, circa al punto terzo, che per fruire degli abbuoni accordati dalla tariffa speciale n. 50, devono gli speditori raggiungere gli annuali quantitativi di trasporti fissati da quella tariffa altrettante volte, quante sono le Reti sulle quali si eseguiscono i trasporti medesimi; ma che invece, per le tariffe 55, 1001 e 1002, basta che quei quantitativi siano raggiunti una sola volta, cumulativamente per tutte le Reti.

Decise da ultimo, che ai lumini da notte in scatole di legno sia da assegnarsi in tariffa da cent. 2.

><

Movimento nel personale del Genio Civile.

Con decreto del 4 marzo corrente, il Ministro dei Lavori pubblici, in applicazione dell'articolo 9 della Legge 22 agosto 1895, N. 547, ha nominato l'Ispettore del 7° Compartimento del Genio Civile, cav. Italo Maganzini, membro del Comitato del Personale del Genio Civile per l'anno in corso, in sostituzione dell'Ispettore del 5° Compartimento, cav. Davide Bocci, chiamato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

><

La Provincia di Cosenza ed il contributo per la ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.

La quarta sessione del Consiglio di Stato ha deciso che debba essere respinto un ricorso della provincia di Cosenza, col quale si domandava l'annullamento del Regio Decreto 4 marzo 1894, relativo al riparto del contributo per la ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, tra la ricorrente provincia di Cosenza e quella di Catanzaro.

><

Servizio cumulativo dell'Adriatica colla ferrovia Rezzato-Vobarno.

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione governativa la convenzione da essa stipulata colla Società anonima concessionaria della ferrovia da Rezzato a Vobarno, per l'allacciamento della nuova linea Rezzato-Vobarno, con i binari della stazione di Rezzato, per il servizio cumulativo dei valori delle merci e del bestiame, nonchè per l'uso del materiale mobile della Rete Adriatica.

><

Estensione dei trasporti merci nella stazione di Roma-Porta Maggiore.

Col 10 corrente la stazione di Roma Porta Maggiore, che era ammessa ai trasporti a piccola velocità in solo servizio interno della rete Adriatica, venne abilitata ad effettuare e ricevere trasporti a piccola velocità a vagone completo anche per stazioni della rete Mediterranea.

Detti trasporti dovranno essere tassati come se fossero provenienti o destinati a Roma Termini, con l'aggiunta della sopratassa di L. 1.40 per tonnellata per il percorso Roma Termini-Porta Maggiore.

><

Per l'istituzione di biglietti di andata e ritorno in ogni giorno e per tutti i percorsi.

Ci informano da Livorno che quella Camera di Commercio ed Arti, accogliendo la proposta fatta dalla propria presidenza ha deliberato di far voti al Governo affinchè le Società Ferroviarie rilascino biglietti di andata e ritorno in ogni giorno della settimana per qualunque percorso, con un ribasso e con una durata proporzionata alla distanza. La predetta Camera ha pure deliberato di rinnovare domanda acchè siano istituiti biglietti ferroviari chilometrici.

><

La Navigazione del Lago Maggiore e la Mediterranea.

Siamo informati che, come negli anni scorsi, l'Impresa di Navigazione del Lago Maggiore, farà arrivare, a cominciare dal 18 aprile p. v. la corsa N. 11 del Piroscafo ad Arona alle ore 21. In conseguenza la Mediterranea ha proposto alla Superiorità che, a cominciare dallo stesso giorno, la partenza del treno 567 da Arona venga fissata alle ore 21.45, con arrivo a Novara alle 23.17, allo scopo di metterla in coincidenza colla corsa precitata.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

Sono state approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici le seguenti proposte di lavori fatte dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali:

1. Proposta per rinforzare un tratto dell'argine contenitore a sponda destra del fosso Borghiella, deviato a monte della ferrovia, presso la casa cantoniera al chilometro 17.021, della linea *Porto Civitanova-Macerata*. Spesa prevista L. 700;

2. Proposta per lavori di consolidamento del ponticello, di luce m. 4, al chilom. 58.999 della linea *Roma-Orte*. Spesa complessiva L. 3800;

3. Proposta per effettuare alcune modificazioni agli impianti del servizio merci nella stazione di Sesto Fiorentino, lungo la ferrovia *Firenze-Pistoia-Pisa*;

4. Proposta per prolungare il muro a difesa verso monte, della spalla sinistra del ponte in tre archi, di luce m. 13 ciascuna sul torrente Miscano, al chilom. 72.852, della linea *Foggia-Napoli*. Spesa prevista L. 5200;

5. Proposta per spostare la ferrovia fra i chilometri 116.141 e 117.092, della linea *Roma-Firenze*, onde evitare la frana della Valle, ivi esistente. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 69,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere:

a) Sulla questione dell'abbuono della multa applicata alla Impresa Giulio Luccotti incorsa per ritardo verificatosi nella ultimazione dei lavori di difesa a sinistra della ferrovia Canicatti-Licata, contro il torrente Milici, fra i chilometri 175.400 e 175.415.

b) Su di una sentenza riguardante la opposizione della provincia di Brescia alla sistemazione del passaggio a livello di Sant'Alessandro, della strada provinciale Brescia-

Cremona, attraverso la ferrovia Milano-Venezia, nell'occasione dell'ampliamento della stazione di Brescia;

c) Su di un atto di componimento amichevole, concordato colla Impresa Tangiorgi circa il collaudo e la liquidazione finale dei lavori da essa eseguiti per l'ampliamento della stazione di Mantova;

d) Su di un atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa colla impresa Rosellini, assuntrice dei lavori di costruzione del tronco Catanzaro-Sala-Settingiano, della ferrovia Catanzaro-Stretto Veraldi, riguardante la costruzione del tratto della galleria Sansinato, sotto l'alveo del torrente Fiumarella;

e) Su di un atto di transazione concordato dalla Amministrazione governativa colla Ditta Giovanni Policastro in ordine a vertenze sorte circa la esecuzione dei lavori di rialzamento delle livellette fra i chilometri 54.500 e 58.700 della ferrovia da Taranto a Reggio.

Il Consiglio di Stato ha poi anche ritenuto:

1. Che sia da respingere il ricorso a S. M. il Re, prodotto da Picchetto Pietro, ex impiegato straordinario delle costruzioni ferroviarie pel pagamento di compenso di danni derivatigli da non essere stato, nel 1889, riammesso nel posto che occupava, dopo adempiuto agli obblighi del servizio militare;

2. Che possa essere approvata una proposta della Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia per l'approvazione, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, della espropriazione di servitù di passaggio a favore della Ditta Figuera, su di una striscia di terreno in territorio del Comune di Acireale, presso il chilometro 256.126 da Palermo, della linea Messina-Catania, di proprietà della Ditta Fratelli Rossi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete al 31 dicembre 1896:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	48	—	48
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	144	6	150
con un asse portante	»	280	—	280
a sei ruote accoppiate	»	425	—	425
a otto ruote accoppiate	»	111	—	111
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate . .	»	11	—	11
a sei ruote accoppiate . . .	»	79	18	97
locomotive-*tenders* per manovre .	»	11	—	11
carrozze Belpaire	»	2	—	2
Totale locomotive	N.	1111	24	1135

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.187; in costruzione 0.004; totale 0.191.

II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break e con letti .	N.	51	2	53
di 1ª classe	»	340	6	346
di 2ª classe	»	708	16	518
miste di 1ª e 2ª classe	»	502	7	518
di 3ª classe e cellulare	»	1469	7	1476
miste di 2ª e 3ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	—	—	—
di 4ª classe	»	8	—	8
di 2ª e 3ª con compartimento per la posta	»	66	—	66
(per servizi economici):				
di 1ª classe	N.	7	5	12
di 2ª classe	»	7	5	12
miste di 1ª e 2ª classe e di 1ª, 2ª e 3ª	»	16	—	16
di 3ª classe	»	174	10	184
Totale carrozze	N.	3158	58	3216

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.532; in costruzione 0.008; totale 0.540.

III. *Bagagliai:*				
ordinari D e carri scorta Ds . .	N.	603	12	615
con compartim. per la posta D, U .	»	62	—	62
Totale bagagliai	N.	665	12	677

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.112; in costruzione 0,002; totale 0.114.

IV. *Carri:*				
scuderia S	N.	80	—	80
per piccolo bestiame P, Po . . .	»	118	—	118
per merci e bestiame, coperti F, Fe, G, Q	»	11570	75	11645
per merci, scoperti:				
a sponde alte M, Mz, Mt. . .	»	4286	140	4426
a sponde basse V, Vl, Vt . .	»	2687	—	2687
id. id. con bilico VB . .	»	856	—	856
id. id. senza sponde Vs, O .	»	159	—	159
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) L, Lp, Lc . . .	»	257	—	257
per terra e ghiaia T, Tg . . .	»	477	—	477
spazzaneve Z	»	25	—	25
con sagoma per visita gallerie Y, Yi	»	5	—	5
diversi Tp, Lg, X	»	12	—	12
Totale carri	N.	20532	215	20747

Proporzione per ogni chilometro di strada; in servizio 3.453; in costruzione 0.037; totale 3.490.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Adriatica ha comunicato con parere favorevole al Ministero dei lavori pubblici una domanda della Ditta Ferdinando Jurri per ottenere la rinnovazione per un altro anno della concessione scaduta col 31 dicembre u. s. per i suoi trasporti di rame e di ottone in partenza da Pracchia, alle medesime condizioni di quella precedente.

—

Siamo infomati che l'Adriatica, di accordo colla Mediterranea, in conformità di quanto si è praticato in passato, ha proposto che venga riattivata anche per l'anno in corso, la disposizione riguardante l'applicazione, in via temporanea, dal 16 corrente al 31 dicembre p. v., dei prezzi della tariffa speciale N. 3, grande velocità e N. 50, piccola velocità eccelerata (come merce senza asterisco) alle spedizioni di preparati anticrittogamici e peronosfughi, comprese quelle di zolfo mescolato al solfato di rame (cuprozolfina) e quelle della polvere anticrittogamica, denominata *nefosina*, in servizio interno e cumulativo italiano.

—

È in corso un decreto dei Ministri del Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale la tariffa eccezionale N. 1002, P. V., scaduta il 15 febbraio 1897, viene modificata nel senso che i prezzi stabiliti per 20,000 e 30,000 tonnellate, ritoccati con un minor abbuono del 3 p. 0[0 sulla quota governativa, sono ammessi per le spedizioni di 3000 e 4000 tonnellate, eseguite dalle stazioni delle linee Brindisi-Otranto e diramazione Zollino-Gallipoli, Taranto-Brindisi, Taranto-Reggio Calabria

e diramazioni, Reggio Calabria-Battipaglia e diramazioni, Battipaglia-Metaponto e diramazione Sicignano-Lagonegro.

La predetta tariffa eccezionale, la quale, come è noto, riguarda il trasporto dei vini in esportazione, così modificata, viene prorogata, in via di esperimento, per altri due anni, e cioè fino a tutto il 15 febbraio 1899.

—

È in corso un decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale viene approvata la estensione della tariffa speciale N. 111, serie A, alle treccie di paglia da cappelli, col peso minimo di 3 tonnellate, in conformità della proposta all'uopo presentata dalla Società delle Ferrovie Meridionali in nome anche di quelle delle Strade Ferrate del Mediterraneo e della Sicilia.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Pirelli e Compagni, tendente ad ottenere la rinnovazione per un altro anno, della concessione per i suoi trasporti di gomma e degli accessorî per la fabbricazione della gomma.

—

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione governativa il contratto da essa stipulato colla Impresa Cerbai Vittorio per il consolidamento della trincea Fontana fra i chilometri 71.641 e 71.765 della strada ferrata da Faenza a Firenze.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo benestare:

a) Alla rinnovazione per tutto l'anno corrente della concessione, scaduta il 31 dicembre u. s., di cui fruiva il cotonificio udinese, per i suoi trasporti di cotoni sodi da Venezia ad Udine;

b) Alla proposta di ribasso del 10 p. 0[0, in via di rimborso, a favore della Ditta F. Vitale-Alaimo e Comp. di Palermo pel trasporto di 50 carri di aranci amari, dalle stazioni di Siracusa, Vittoria e Comiso, a quella di Palermo, nel periodo di due mesi a partire dal primo febbraio p. p.

c) Della concessione a favore della Direzione territoriale del Genio Militare di Spezia, di prezzi speciali pel trasporto di 12,000 tonnellate di sabbia e ghiaretta da Deiva a Spezia, nel periodo di otto mesi;

d) Alla concessione in favore della Società Agricola di esportazione Cirio, per i suoi trasporti di recipienti vuoti utilizzati e da utilizzare nel trasporto di almeno 2000 tonnellate di vino comune, mosto ed uva pigiata;

e) Alla rinnovazione per un altro anno della concessione di cui godeva la Ditta Buonafede-Ferretti, pel trasporto di vino in vagoni serbatoi, da stazioni della linea Zollino-Gallipoli per Roma;

f) Alla concessione di prezzi speciali a favore della Ditta Giacomo Benini di Bergamo, per i suoi trasporti di coke da Milano a Bergamo con obbligo di un traffico minimo annuale di 500 tonnellate.

><

La linea del Loetschberg d'accesso al Sempione.

Siamo informati che il Governo Cantonale Bernese favorisce il disegno, già approvato dal Gran Consiglio Cantonale e da sottoporsi prossimamente alla votazione popolare, di una linea ferroviaria di raccordamento tra il Cantone di Berna e la futura linea del Sempione, destinata ad avere importanza internazionale.

Detta linea che dal lago di Thun condurrebbe per Frutigen a Brigue, abbrevierebbe di 132 chilom. (110 invece di 242) il percorso Berna-Brigue a destinazione del Sempione, ripromettendo al nuovo passaggio alpino le zone determinate dai centri di Berna, Basilea, Karlsruhe, Cologna, Amsterdam, oltrecchè il Belgio ed il nord della Francia.

La linea da Spiez (Lago di Thun) a Frutigen essendo già in costruzione, la nuova linea da Frutigen a Brigue comporterebe uno sviluppo di 54 chilometri con una galleria principale di km. 11 1[2, ed importerebbe una spesa da 35 a 40 milioni di franchi.

A questo progetto, che incontra il maggior favore, taluno oppone quello di una linea Lauterbrunnen-Visp (Viége) attraverso il Breithorn a scartamento ridotto, come la linea Interlaken-Lautenbrunnen, di cui sarebbe il proseguimento, e pertanto ferrovia piuttosto da viaggiatori non adatta al grande traffico internazionale.

Ma il Governo Bernese non darebbe il suo contributo finanziario alla attuazione di quest'ultima linea se non nel caso che il progetto, assai più serio, della linea del Loetschberg dovesse venire abbondonata.

Riportiamo qui di seguito il brano del rapporto del Consiglio esecutivo Bernese al Gran Consiglio, in cui si fanno valere i vantaggi locali della disegnata intrapresa e si espongono i particolari di attuazione del progetto.

« Grazie alla sua situazione geografica, il Cantone di Berna è destinato a costruire nel suo territorio una delle più importanti linee d'accesso alla futura galleria del Sempione, la linea cioè del Loetschberg.

Questa nuova comunicazione interessa così evidentemente il nostro Cantone, che giudichiamo superfluo dilungarci su questo soggetto.

Noi ci riportiamo a questo riguardo agli scritti pubblicati nel 1889 e 1893 dal sig. Teuscher, antico Consigliere di Stato, e rammentiamo solamente che in dicembre 1891 l'Assemblea federale ha accordato al sig. Büchler, consigliere nazionale e compagni, la concessione d'una strada ferrata a via normale per il Loetschberg.

Il messaggio del Consiglio federale raccomanda questa concessione in considerazione *dei grandi interessi inerenti a questa Impresa.*

Il 10 gennaio 1896 la concessione fu rimandata per quattro anni, cioè sino al 28 dicembre 1899. I concessionari hanno in vista l'esecuzione del progetto Teuscher.

La linea del Loetschberg non è solo destinata al transito internazionale, ma essa faciliterà anche molto le relazioni del nostro Cantone e della Svizzera centrale e orientale col Valese, e, più di qualunque altro passaggio, essa eserciterà un'influenza favorevole sulla nostra Rete cantonale tanto in esercizio che in progetto.

La linea da Frutigen a Briga avrà, secondo l'ultimo tracciato, una lunghezza di 54 chilometri, dei quali 25 su territorio Bernese.

Le salite non saranno superiori al 20 0[00, ed i raggi delle curve saranno almeno di 300 metri, ed in casi eccezionali di 200.

Il punto culminante della linea sarà formato da una galleria di km. 14,5, dei quali 7 5 su territorio Bernese.

Tra Frutigen e l'imbocco nord della galleria, presso la Klus, la differenza di altitudine sarà di 420 metri; tra il ponte del Rodano a Gamsen e l'imbocco sud della galleria di m. 620.

Gli imbocchi della galleria saranno ad un'altezza di 1200 e 1290 metri. Oltre questa galleria principale, il progetto prevede 2 chilometri 1[3 di piccole gallerie sul versante Bernese e una galleria elicoidale di 1.5 km. presso Lauenen, sopra Mitholz.

Sopra territorio Valesano è previsto una galleria di 4 5 chilometri all'entrata della Valle di Loetschen, galleria continua solamente in parte. Al punto di vista tecnico, la linea del Loetschberg è dunque molto più utile che quella del Gottardo o dell'Arlberg.

Il costo della linea è valutato dal signor Teuscher a L. 35 milioni, cioè 650,000 franchi al chilometro, ivi compresa la grande galleria, preventivata in 22,000,000 di franchi.

Il resto della linea, colla galleria elicoidale di Lauenen, e le gallerie della valle inferiore del Loetschen, non costerà che 300,000 franchi al chilometro, cioè 13 milioni di franchi.

Questo importo si spiega per le condizioni facili di costruzione che presentano lunghi tronchi a cielo scoperto tanto nella valle della Kauder (Frutigen-Klus) che nella valle del Rodano (Gamsen Hohthen).

La parte della linea situata nel Cantone di Berna costerebbe 19,600,000 di franchi, cioè 780,000 franchi al km. ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1896.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio al 31 dicembre 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 144,414,598, con una differenza in più di L. 3,404,746 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15444 km., in aumento di chilometri 127, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 9352, con un aumento di L. 316 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 31 dicembre 1896.*

Dal 1° al 31 dicembre 1896.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea	Km.	5765	11,023,107	1,912
Rete Adriatica	»	5602	12,173,281	2,174
Rete Sicula	»	1093	836,830	765
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta	»	140	91,800	655
Ferrovie Reali Sarde	»	411	136,562	332
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	44,596	75
Ferrovie diverse	»	1842	956,497	519
Totale generale	Km.	15,447	25,262,673	1635

Differenze in confronto del mese di dicembre 1895.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea	Km.	+ 20	— 116,511	— 27
Rete Adriatica	»	»	+ 3,585,443	+ 642
Rete Sicula	»	»	— 31,791	— 29
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta	»	»	— 4,152	— 30
Ferrovie Reali Sarde	»	»	— 14,320	— 35
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 5,070	— 8
Ferrovie diverse	»	+ 2	— 8,853	— 5
Totale generale	Km.	+ 22	+ 3,404,746	+ 218

Ferrovia del Sempione. — Giunse a Milano, nei giorni scorsi, il signor Ruchonnet, presidente della Compagnia ferroviaria del Giura-Sempione. E' venuto in Italia per sollecitare il concorso delle provincie più interessate all'esecuzione del traforo del Sempione. Conferì col sindaco Vigoni, con la Presidenza della Camera di commercio, col senatore Robecchi, presidente del Consiglio provinciale del Comitato Lombardo propugnatore della ferrovia del Sempione.

Il sig. Ruchonnet assicurò che in Svizzera si è ormai pronti a dar mano all'opera grandiosa; la Compagnia si è già assicurati i 50 milioni che le sono necessari e i Cantoni hanno quasi tutti già votato le sovvenzioni previste. Circa alle sovvenzioni italiane, di quattro milioni, il signor Ruchonnet confida sempre su Milano e Genova, ed ha fatto proposte che si lusinga troveranno completo accoglimento.

Il Sindaco di Milano, come le altre rappresentanze, hanno assicurato il signor Ruchonnet di tutto il loro appoggio.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 28 febbraio 1897.* — Nella decade dal 21 al 28 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,268,356.40, con un aumento di lire 43,821.26 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 28 febbraio 1897 si ragguaglia a L. 14,826,642.00, e presenta un aumento di lire 715,869.60 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Tramvie Senesi. — Il Consiglio comunale di Castellina in Chianti ha votato, in merito alle tramvie senesi, il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale di Castellina in Chianti, fermo nel concetto che la tramvia progettata, la Greve-Siena, e le altre al sud di quella città si completano e si aiutano a vicenda e quindi, provvedendo ad un interesse comune, debbono essere eseguite e fatte mercè un'azione comune; e sicuro che la formazione di un Comitato speciale a fine di procedere alle pratiche preliminari per la costruzione di una tramvia Siena-Greve, sarà l'avviamento di un'azione collettiva che, se estende i fini e gli scopi, offre anche il modo d'accrescere i mezzi per conseguirli;

« Delibera d'incaricare il Sindaco e la Giunta di promuovere la costituzione di un Comitato per raccogliere i dati occorrenti per giustificare la utilità di una comunicazione tranviaria tra Greve e Siena, traversando il Chianti, e perchè constati per mezzo di studi sommari l'ammontare della spesa per costruirla;

« D'invitare a far parte del Comitato i comuni di Siena, Greve, Radda, Castelnuovo Berardenga, Monteriggioni e Masse di Siena, ed i proprietari maggiormente interessati alla costruzione di una linea tranviaria che traversa non solo luoghi ricchi per varietà, qualità ed abbondanza di prodotti, ma avvicina, rendendo più brevi le percorrenze dai luoghi di produzione ai luoghi di consumo ».

La nuova sistemazione delle tramvie a Milano. — Nei giorni scorsi si è dato principio ai lavori di posa del nuovo armamento delle tranvie lungo il corso Vittorio Emanuele. I lavori verranno eseguiti per tratte e su ciascuna tratta di nuova sistemazione i carrozzoni delle tranvie procederanno, mediante scambi, su di un solo binario.

Tramvia a vapore Pandino-Rivolta d'Adda-Monza. — L'ing. Giuseppe Riboni ha compiuto un progetto per la costruzione ed esercizio di una tramvia a trazione meccanica Pandino-Rivolta d'Adda-Trucazzano-Melzo-Gorgonzola-Carugate-Brugherio-Monza.

Il progetto è destinato ad avere pronta esecuzione.

Le Autorità comunali ed i privati che, colla nuova linea, godranno certamente di notevoli vantaggi, hanno accolto col massimo favore il progetto.

Questa tranvia servirà non solo a mettere in comunicazione il Cremasco col Milanese, ma ancora ad allacciare fra di loro ben quattro linee: la Milano-Vimercate, la Milano-Monza, la ferrovia Milano-Brescia e la tranvia Lodi-Pandino-Bergamo.

Intanto pel 16 corrente è stabilita la prima riunione a Melzo fra i maggiori interessati per nominare il Comitato promotore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Nord-Est.* — Nella seduta pomeridiana del 3 corrente, il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia Nord-Est si occupò della petizione dei proprii impiegati.

Il sig. Locher propose d'incaricare una Commissione speciale, la quale raccolga dalla Direzione informazioni sulla quistione degli onorari ed abbia a far rapporto al Consiglio d'amministrazione ancora nel corso del mese presente.

Il sig. Freuler, invece, propose di trattare la quistione degli onorari nella prossima seduta ordinaria, ed in prima linea di passare all'ordine del giorno sulla petizione degli impiegati.

Il Consiglio però adottò a grande maggioranza la proposta Locher, e compose la Commissione speciale coi signori Fahrländer, presidente, consigliere nazionale Curti, Hug, Locher, D.r Eugenio Curti, Kolbrunner, e consigliere nazionale Baldinger.

Il Consiglio d'amministrazione si radunerà nuovamente il 27 corrente o il 3 aprile. Queste risoluzioni saranno comunicate al Dipartimento federale delle Strade Ferrate ed all'Unione dei ferrovieri.

La Commissione delle tariffe e giuridica venne composta come segue: Fahrländer, presidente, Hug, Landamano, Weber, Zugo; Kollbrunner, Keller, Sciaffusa; D.r Sahli, Basilea; D.r Eugenio Curti e Locher, Zurigo.

— Le ultime notizie, intanto, recano che gli impiegati della Nord-Est, malgrado le pratiche fatte dall'Amministrazione e dalle autorità federali dichiararono, ieri, lo sciopero generale, che dura tutt'ora con gravissimo danno del pubblico servizio.

— *Ferrovia del Pilato.* — Dal rapporto del Consiglio di amministrazione di questa impresa togliamo, che durante la stagione d'esercizio dello scorso anno (aprile-novembre) 2186 vagoni, contro 2586 nel 1895, percorsero quella ferrovia, trasportando 31,289 (40,841) persone. La differenza in meno nello scorso anno è naturalmente imputabile al pessimo tempo.

Il guadagno netto, messo a disposizione degli azionisti, fu ancora di fr. 94,940.64, di cui fr. 80,000 assegnati come dividendo 4 0|0, ossia fr. 20 per azione, ed i rimanenti fr. 14,940.64 portati a conto nuovo.

— *Tramvia elettrica Altorfo-Fiora.* — Gli azionisti della Compagnia locale di elettricità hanno risolto di abbandonare il progetto di costruire una linea di tramvia Altorfo-Fiora, però dichiarando d'essere disposti a cedere a modico prezzo la forza elettrica ad una Società che volesse assumersi detta impresa.

— *Riscatto delle ferrovie Svizzere.* — Il Consiglio Federale decise all'unanimità di cominciare la discussione del progetto di riscatto e riordinamento delle ferrovie svizzere.

Ferrovie Ungheresi. — *Nuove linee.* — Nel 1896 in Ungheria vennero aperte due ferrovie locali; la linea Hliboka-Sereth e quella Itskany-Suczawa nella Bucovina. La ferrovia Hliboka-Sereth ha 4 stazioni e due fermate intermedie; l'altra linea possiede 3 stazioni e 3 fermate intermedie. Le stazioni sono destinate tanto pel movimento dei passeggieri, quanto per le spedizioni delle merci, mentre le fermate intermedie sono state create per comodo esclusivo dei viaggiatori e dei piccoli bagagli. Queste linee locali, già da molto tempo desiderate, hanno portato un notevole benefizio pel commercio in quelle regioni.

Ferrovie nell'Argentina. — I rappresentanti delle Società ferroviarie della Costa del Sud e dell'Ensenada, hanno trattato col Ministro dei Lavori Pubblici per risolvere la questione dell'unione della rete del Sud col porto della Plata, e per stabilire la continuazione della rete del Sud. La Società dell'Ovest poi ha firmato un contratto col Governo dell'Argentina per eseguire la costruzione di una linea da Villegas a San Rafael, nella provincia di Mendoza. La lunghezza della linea proposta sarebbe di circa 295 miglia, e richiederebbe una spesa di circa 1,200,000 sterline.

Ferrovie dell'India. — *Ferrovia di montagna.* — Una delle più interessanti linee a scartamento ridotto è certo quella da Siliguri a Darjeeling nell'India. Essa misura ben 51 miglia di lunghezza e sale su questa distanza di oltre 7000 piedi. Lo scartamento è di due piedi e le locomotive, pesanti 12 tonn., sono capaci di trasportare un carico di 39 tonn. (compreso il proprio peso) su una pendenza del 4 0|0.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *I fallimenti delle ferrovie nel 1896.* — L'anno scorso non è stato migliore per che le ferrovie americane, degli anni precedenti. Le speranze avevano fatto nascere i risultati più favorevoli dei primi mesi non tardarono a svanire, ed infine, il numero delle Compagnie insolvibili aumentò ancora; aggiungiamo tuttavia che la liquidazione, quantunque riguardi un maggior numero di linee, non interessa che un capitale notevolmente inferiore, come lo indica lo specchio seguente per i cinque ultimi anni:

Linee messe in liquidazione:

	Numero	Sviluppo miglia	Capitale franchi
1892 . . .	36	10.508	1,788,460,000
1893 . . .	74	29 345	8,905,230,000
1894 . . .	38	7.025	1,978,955,000
1895 . . .	31	4 089	1,845,375,000
1896 . . .	34	5,441	1,377,985,500

La fallita la più importante nel 1896 è quella del *Baltimora e Ohio*, con 2094 miglia di linee e 620 milioni di capitale.

Il crollo di questa vecchia Società, così prospera un tempo, è una prova manifesta degli effetti disastrosi della concorrenza illimitata. Le altre fallite più importanti sono quelle del Louisville, New Albany, Chicago (551 miglia e 143 milioni di franchi di capitale); delle sei linee formanti il ***sistema Vaudalia*** (600 miglia e 120 milioni), del ***Pittsburg and Western***, esercita dalla *Baltimora e Ohio* (352 miglia e 92 milioni).

Notizie Diverse

Concessioni ferroviarie agli elettori politici. — D'accordo fra le Amministrazioni ferroviarie ed il Governo si è stabilito che, nei viaggi a prezzo ridotto degli elettori politici (Concessione speciale II), basterà che il certificato municipale d'iscrizione sulle liste elettorali politiche sia presentato nel viaggio di andata, anzichè in entrambi i viaggi di andata e di ritorno come finora fu prescritto; per modo che nel viaggio di ritorno gli elettori dovranno semplicemente presentare la carta di riconoscimento debitamente completata colla certificazione dell'intervento alla votazione, fatta ben inteso eccezione per gli elettori dimoranti all'estero, pei quali valgono le disposizioni particolari di cui all'art. 11 della concessione.

Il telegrafo senza fili. — Su questo importante argomento, togliamo dal *Génie Civil* le seguenti informazioni:

Si sa che da taluni anni si sono fatte numerose ricerche per ottenere la trasmissione dei segnali mediante l'elettricità senza che sia necessario l'uso di fili. Si sono fatti diversi esperimenti a questo proposito, tanto in Francia che in Germania, in Inghilterra ed agli Stati Uniti.

In una recente conferenza fatta a Thynbie Hall (Londra) dal sig. W. H. Preece, ingegnere elettricista del *Post Office*, l'autore, dopo aver esposto i principii della telegrafia senza fili ed aver ricordato che essi devono la loro origine ai bei lavori di Herz sopra le vibrazioni elettriche, ha presentato e fatto funzionare un apparecchio costrutto su questi principii da un italiano, il sig. Marconi. Questo apparecchio si compone di un radiatore elettrico che emette l'effluvio agente a distanza, e senza alcun legame intermedio, sopra una piccola elettro calamita che muove una soneria. Il trasmettitore ed il ricevitore erano chiusi entro scatole uguali poste alle due estremità della sala, e nel corso della conferenza

l'inventore fece, sopra l'una, dei segnali di chiamata che si traducessero sopra l'altra con un rumore di soneria.

Questo apparecchio, senza dubbio, è ancora imperfetto, ma il sig. Preece ha espressa la speranza che potrebbe rendere grandi servizi. Egli ha annunziato che durante le prove fatte col sig. Marconi, aveva potuto trasmettere dei segnali a 1200 metri di distanza mediante il suo apparecchio. Sembra che il Governo inglese intenda far eseguire delle esperienze fra la costa di Penorth e l'isola di Guenersey, cioè ad una distanza di circa 100 km.

Esposizione internazionale di nuove invenzioni a Vienna. — Questa Esposizione avrà luogo nell'Englischer Garten all'J. R. Prater e precisamente nella Venezia, riprodotta in buona parte al vero, in Vienna, che chiamò tanto concorso negli anni 1895-1896.

Essa si aprirà nel prossimo ottobre.

La Venezia in Vienna occupa uno spazio di 50,000 mq. con un parco di 84,000 mq.

Tanto l'una che l'altro sono destinati ad uso dell'Esposizione, che non viene limitata alle sole invenzioni, ma è estesa anche ad altri prodotti dei quali è permessa la vendita al dettaglio, specialmente nelle botteghe che si trovano riprodotte nelle vie, piazze, campi, ecc., di Venezia.

Esposizione di Parigi nel 1900. — Avant'ieri si riunì al Ministero d'Agricoltura la Commissione incaricata di studiare le norme per agevolare il maggior concorso possibile dei produttori italiani alla grande Esposizione Mondiale del 1900.

La Commissione, dopo aver eletto a suo presidente l'ingegnere A. Cottrau, cominciò l'esame di alcune proposte presentate dal Ministero.

In seguito saranno studiate dalla Commissione le norme per la composizione del futuro Commissariato Generale di Parigi, per i Comitati locali presso le varie Camere di Commercio del Regno e per la Giuria.

Intervennero alla seduta i signori comm. Cottrau, Bodio, Callegari, Magaldi, Pisa, Rizzetti e Stringher.

I segnali in mare. — *Una nuova lanterna.* — Il *Moniteur de la Flotte* ha ricevuto da Cronstadt interessanti informazioni sopra una lanterna a segnali inventata dal colonnello Miklachevski.

Questa lanterna sarebbe dotata d'una potenza considerevole. I segnali che essa trasmette possono essere facilmente veduti a 34 miglia, e col mezzo di specchi riflettori si può raggiungere una distanza di 50 miglia.

Con questa lanterna vennero fatte molte esperienze con pieno successo della squadra del Baltico.

La lanterna è piccola, pesa sette libbre e costa 100 rubli (400 franchi). È posta in azione per mezzo di un certo spirito mescolato con due polveri, una verde e l'altra rossa, che sono di composizione segreta. Vi sono due tubi, alla estremità dei quali vi sono due serbatoi, i quali, a mezzo di pressione, fanno scaturire a volontà uno splendore rosso o verde.

L'impiego di tale lanterna è senza alcun pericolo. Le prove furono eseguite dal servizio dell'artiglieria a Cronstadt ed i risultati furono eccellentissimi sì di giorno che di notte.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Seguiamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 1500, per provvedere ai lavori di riparazione ai rinforzi provvisorî in legname di 5 impalcature metalliche sulla tratta Grosseto-Cecina della linea Roma-Pisa;

L. 860, per provvedere al consolidamento dell'argine stradale al km. 322.479 della linea Roma-Pisa, tronco Collesalvetti-Pisa;

L. 1210, per provvedere alla pavimentazione del cortiletto annesso all'ufficio delle Regie Poste in stazione di Genova P. P. prospiciente la via A. Doria.

Rete Adriatica. L. 29,500 per provvedere d'urgenza al consolidamento di alcuni tratti del rilevato Budrione compresi fra i km. 21.790 e 25.105, o meglio fra le Stazioni di Carpi e Rolo-Novi della linea Modena-Mantova;

L. 8700, per provvedere all'impianto di un 5° binario e di un collegamento, dal lato di Foggia, fra la linea principale e quella di Macerata nella stazione di Porto Civitanova della linea Bologna-Otranto;

L. 3661, per provvedere alla sistemazione, con volto in muratura, del sottovia retto di luce m. 3 00 al km. 28.685 da Milano, e con copertura in lastroni di granito, del sottopassaggio obbliquo di luce retta m. 100 al km. 27.242 da Milano, ambedue a travate in ghisa attualmente sostituite con fasi di rotaie della linea Milano-Piacenza;

L. 3100, per provvedere alla costruzione di un ponticello a lastroni di luce 0.70 al km. 4.737 e al rialzamento della livelletta fra i km. 4.598.12 e 4.885.78 della linea Lecco-Como;

L. 850.75, per provvedere alla sostituzione di una nuova passerella a quella attuale, in opera sul torrente Serra, per la strada mulattiera a monte del ponte sul torrente stesso per la linea Orte Falconara al km. 120.934 da Roma.

L. 587.47, per provvedere all'impianto dell'illuminazione a gas, negli uffici della 2ª Sezione Movimento, 2ª e 3ª Sezione di manutenzione, R. Ispettorato, R. Poste, nella Stazione di Verona-Porta-Vescovo;

L. 550, per provvedere ai lavori necessari per spostare la linea Bologna-Pistoia fra i km. 89.460 e 88.660 del bivio Reno, in seguito al cedimento del rilevato stradale.

L. 330, per provvedere al consolidamento provvisorio di alcune lungarine metalliche lesionate nella travata del ponte sull'Adda al km. 28.615 da Monza della linea Monza-Calolzio.

Rete Sicula. — L. 8950.45, per provvedere alle opere di completamento di chiusura delle Officine nella Stazione Centrale di Palermo;

L. 4400, per provvedere alla demolizione e ricostruzione del manufatto di m. 2 di luce al km. 100.441.33 della linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 3600, per provvedere alla sistemazione definitiva del tratto di linea compreso fra i km. 236.453 e 239.831 da Palermo nel tronco Bicocca-Augusta della linea Messina-Siracusa, in seguito ai danni causati dall'alluvione del 21 dicembre 1896;

L. 2000, per provvedere alla riparazione dei danni causati dal temporale della notte dal 20 al 21 dicembre 1896 al km. 207.178 fra Muglia e Sferro ed al km. 209.412 fra Sferro e Gerbini della linea Bicocca Canicatti-Caldare;

L. 1000, per provvedere alla riparazione dei danni prodotti dal temporale del 20 dicembre 1896 fra i km. 113.357 e 113.775 della linea Palermo-Porto Empedocle.

Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 69,000 * proposta per spostare un tratto della ferrovia Roma-Firenze;

L. 5200 * proposta di prolungamento d'un muro di difesa di un ponte sul torrente Miscano, linea Foggia Napoli;

L. 3800 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Roma-Orte;

L. 700 * proposta di rinforzamento d'un tratto d'argine deviato sulla linea Porto Civitanova-Macerata;

Proposte * diverse.

Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici (7 aprile). — Fornitura * di scambi semplici per le stazioni di Reggio Calabria (Porto) e Messina (Porto).

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 12 marzo). — Colla Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano, per fornitura di n. 86,600 piastre in ferro per armamento;

Colla Società Ligure Metallurgica di Genova per fornitura di n. 62,500 piastre in ferro colato intermedie a fori circolari per l'armamento 1° tipo da 12 metri;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di tonn. 2269 di rotaie di acciaio fuso per l'armamento primo tipo;

Colla Società Anonima dello Stabilimento Metallurgico di Piombino per fornitura di n. 166,000 arpioni di ferro per armamento;

Colla Società suddetta per fornitura di n. 86,600 piastre in ferro per armamento;

Colla Ditta Cambiaggio Gaetano, di Busalla, per appalto lavori da eseguirsi in stazione di Ronco e sul tronco Ronco-Busalla in dipendenza della costruzione della linea succursale dei Giovi;

Colla Ditta Filippo Tassara e Figli, di Voltri, per fornitura di n. 10,500 stecche di acciaio dolce a cerniera per l'armamento primo tipo;

Colla Ditta suddetta per fornitura di n. 166,000 arpioni in ferro, modelli diversi per armamento;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di n. 5200 piastre speciali di giunzione in ferro colato per l'armamento primo tipo;

Colla Società suddetta per fornitura di n. 155,000 caviglie mordenti in acciaio.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici (20 marzo, ore 10, definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per il compimento in rustico del Palazzo di Giustizia in Roma. Importo ridotto lire 8,482,348.59 (ribasso ottenuto 5.014 0|0).

Ospizio di Oropa — Biella (25 marzo, ore 14, 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un muro braccio di fabbricato in Oropa e della relativa sistemazione stradale. Imp. complessivo L. 110,500. Cauz. provv. L. 4000. Fatali 5 aprile, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (26 marzo, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti al completamento del primo tronco della strada provinciale n. 15, compreso tra la nazionale Ravindola e quella degli Abruzzi (m. 13,971.68). Importo ridotto L. 112,414.17 (ribasso ottenuto 26.77 per cento).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia (5 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione dell'argine di conterminazione lagunare, dei marginamenti lagunari, capisaldi, idrometri, magazzini idraulici, caselli di vigilanza ed altri manufatti idraulico-portuali, durante il sessennio 1897-1903, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1903. Importo complessivo L. 125,880. Cauz. provv. L. 7000. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Catania (6 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di una banchina d'ormeggio con relativo muraglione di difesa, nell'avamporto di Catania, e di una banchina per operazioni commerciali dinanzi al Molo vecchio in detto avamporto. Importo complessivo L. 1,247,700. Cauz. provv. L. 50,000. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Novara (8 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 20, del Sempione, compreso fra il piazzale della stazione ferroviaria di Domodossola e l'asse del ponte sul rivo San Marco, confine svizzero, della lunghezza di m. 20.473.80, esclusa la traversa di Domodossola, della lunghezza di m. 663.50, durante il sessennio 1897-1903, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1903. Importo complessivo L. 101,625.42. Cauz. provv. L. 2000. Fatali a stabilirsi.

CONCORSI.

È aperto un concorso per la facciata in marmo, o pietra mista a marmo, della Chiesa parrocchiale di Albissola Marina presso Savona.
I disegni dovranno presentarsi entro tutto maggio 1897.
Per schiarimenti rivolgersi al Parroco di detta Chiesa.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Genova (31 marzo e 1 e 2 aprile, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **regolo di antimonio:**

31 marzo. — Kg. 10,800 a L. 1. Cauz. L. 1080. Consegna 40 giorni.
1 aprile. — » 10,000 » 1. » 1000. » 40 »
2 » — » 7,000 » 1. » 700. » 40 »

— (5, 6 e 7 aprile). — Fornitura di **rame:**

5 aprile. — Kg. 2750 in verghe, di cui { Kg. 1100 lett. H / » 450 » I / » 600 » L / » 600 » M } a L. 2 il Kg.
» 900 in filo sagomato, lett. R, a L. 2 il Kg.
Cauzione L. 730.
6 aprile. — Altro lotto identico 5 aprile.
7 aprile. — Kg. 2000 in verghe, di cui { Kg. 1000 lett. H / » 400 » I / » 300 » L / » 300 » M } a L. 2 il Kg.
» 700 in filo sagomato, lett. R, a L. 2 il Kg.
Cauzione L. 540. Consegna a giorni 30.

Direzione Torpedini e materiale elettrico — Spezia (22 marzo, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di **lampade** e di portalampade per impianti elettrici. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Fatali 6 aprile, ore 12.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

20 marzo. — **Società Romana Tramways-Omnibus.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella sede sociale in Roma.

25 marzo. — **Tramway a vapore Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò.** — Assemblea generale per le ore 13 in Milano.

25 marzo. — **Ferrovia Rezzato-Vobarno e Valle Sabbia.** — Assemblea generale per le ore 12 nella sede sociale in Milano.

26 marzo. — **Ferrovia Novara-Seregno.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 in Milano.

27 marzo. — **Ferrovia di Superga.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 in Torino.

28 marzo. — **Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nel Ridotto del Teatro Sociale in Monza.

31 marzo. — **Ferrovia Verona-Caprino-Garda.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 in Milano.

Banche e Società diverse.

25 marzo. — **Società Italiana dei Cementi e delle Calci idrauliche in Bergamo.** — Assemblea generale degli azionisti per le ore 12 nella sede sociale.

30 marzo. — **Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni.** — Assemblea generale per le ore 13 nella sede della Società Veneta in Padova.

31 marzo. — **Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 nella sede sociale in Padova.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Marzo 6	Marzo 13
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	503	505
» » Meridionali	»	655	660
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	377	380
» » » (2ª »)	»	357	360
» » Secondarie Sarde	»	280	280
» » Sicule	»	590	590
Buoni Ferrovie Meridionali	»	543	543
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	291.75	291.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	316	316
» » Gottardo 4 %	»	101.50	101.50
» » Mediterranee 4 0|0	»	509	507
» » Meridionali	»	306.50	306.50
» » Meridionali Austriache	»	392.50	390.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	308	308
» 2ª emiss. »		284	284.50
» » Pontebba	»	456	454
» » Sarde, serie *A*	»	298	298
» » » serie *B*	»	292	292
» » » 1879	»	298	298
» » Savona	»	319	319
» » Secondarie Sarde	»	427	427
» » Sicule 4 0|0 oro	»	475	475
» » Tirreno	»	460	460
» » Vittorio Emanuele	»	319.50	319.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 6ª Decade — dal 21 al 28 Febbraio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	812,066.47	40,268.33	272,054.65	975,248.00	8,565.45	2,108,202.90	4,247.00
1896	825,688.34	47,010.74	231,438.76	943,870.25	13,413.05	2,061,421.14	4,247.00
Differenze nel 1897	— 13,621.87	— 6,742.41	+ 40,615.89	+ 31,377.75	— 4,847.60	+ 46,781.76	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	4,729,456.49	239,529.34	1,753,526.25	6,985,725.66	69,281.45	13,777,519.19	4,247.00
1896	4,797,706.13	243,158.92	1,608,609.47	6,379,427.28	83,701.89	13,112,603.69	4,247.00
Differenze nel 1897	— 68,249.64	— 3,629.58	+ 144,916.78	+ 606,298.38	— 14,420.44	+ 664,915.50	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	53,170.60	1,061.56	17,395.34	87,595.45	930.55	160,158.50	1,359.88
1896	53,311.01	1,466.54	16,485.16	90,429.62	1,421.67	163,114.00	1,359.88
Differenze nel 1897	— 140.41	— 404.98	+ 910.18	— 2,834.17	— 491.12	— 2,960.50	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	326,954.41	6,591.72	108,865.17	597,916.61	8,794.90	1,049,122.81	1,359.88
1896	329,425.00	6,903.36	100,716.52	550,839.12	10,284.71	998,168.71	1,359.88
Differenze nel 1897	— 2,470.59	— 311.64	+ 8,148.65	+ 47,077.49	— 1,489.81	+ 50,954.10	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
404.57	396.75	+ 7.82	2,644.36	2,516.69	+ 127.67

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	228 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSOLAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
		Déjeun.					
Calais-M. (ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
Paris-Nord	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova	Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa	—	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna	—			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze	—	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2))	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
		(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 20 Marzo 1897 NUM. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

IL MINISTRO PRINETTI
ED I LAVORI PUBBLICI

Pubblichiamo testualmente il discorso pronunciato a Napoli dall'on. Prinetti il 14 marzo, perchè esso riassume tutto il programma dell'on. Ministro dei Lavori Pubblici, tanto per ciò che riguarda le ferrovie, come per le opere portuali, di bonifica, e tutte quelle che maggiormente interessano il nostro Paese.

SIGNORI. — Non ho mai sentito come oggi così vivo il desiderio di quella parola colorita e affascinante, onde hanno vanto i grandi oratori delle vostre contrade, eredi naturali dell'ingegno ellenico, di quella parola ricca di forme eleganti e immaginose, che sola potrebbe esprimere con felicità di frase pittoresca, il sentimento mio, che sola potrebbe dire con quanta sincerità di affetto io porga il mio saluto alla vostra grande e popolosa città, così splendida di naturali magnificenze, così giustamente altera delle miracolose divinazioni dei suoi filosofi, così magnificamente coronata dall'aureola della poesia, così mirabilmente illuminata dal raggio di un'arte che ha rapito al sole del vostro cielo stupendo il segreto di una sua possente originalità.

Ma per quanto sia vivo il mio desiderio di poter avvicinare l'espressione al sentimento, io debbo contentarmi di dirvi dimessamente che di questa vostra città ho sentito l'incanto, anche prima di conoscerla, attraverso le note della musica più schiettamente italiana e nella gloria delle tele, che celebrano nel mondo, con la meravigliosa bellezza del suo mare e delle sue colline, la genialità schietta e spontanea della sua popolazione.

Doppiamente quindi, o signori, vi ringrazio dell'invito vostro, poichè questo invito mi dimostra che voi mi riconoscete oramai a nessuno secondo nella devozione alla vostra regione, nella quale ebbi la ventura di incontrare l'amico e il collaboratore dell'opera mia, ed è insieme una novella prova di quella simpatia vostra, che considero come uno dei premi più graditi per l'azione coscienziosa che ho dedicata agli interessi dello Stato.

Quando io assunsi il Ministero dei Lavori Pubblici, fra le molte titubanze che mi si affollavano nell'animo, non era ultima l'incertezza intorno all'accoglienza che la gestione severa e parsimoniosa, da me vagheggiata nel dicastero affidato alle mie cure, avrebbe avuta in queste vostre contrade, dove sono pur grandi ancora e numerose le opere che attendono dallo Stato il compimento. E fu per me conforto grandissimo l'aver trovato invece in voi e nelle vostre correnti d'opinione un consenso così incoraggiante e largo da rendere assai più sicura ed efficace la modesta opera mia.

Permettetemi adunque che io ne tragga argomento ad esporvi oggi tutto il mio pensiero ed i miei intendimenti con assoluta schiettezza, anche laddove essi potrebbero riuscire contrari a desideri, pur meritevoli di considerazione, ma che è mio dovere subordinare a quanto nella coscienza mia ritengo essere interesse generale del Paese.

Sono passati ventidue anni dal giorno in cui uno dei vostri maggiori uomini, Silvio Spaventa, si affermò fautore autorevole dell'esercizio di Stato e ne iniziò, come Ministro dei Lavori Pubblici, l'attuazione. Malgrado il rispetto grandissimo che professavo per l'illustre uomo, col quale avevo pur comuni le finalità della vita politica, in questo argomento già allora io dissentivo da lui, ed oggi non mi parrebbe eccessivo il supporre che, se rivivesse, forse egli stesso modificherebbe il suo pensiero.

Più tardi, nelle discussioni parlamentari, sovente ho avuto occasione di affermare essere ormai tempo di adottare la massima, dalla quale non si sono mai allontanati gli altri paesi del mondo latino e anglo-sassone, e che forse a maggiore ragione avrebbe dovuto seguire fino da principio l'Italia, date le condizioni del suo bilancio e della sua costituzione politica e sociale, che cioè l'esercizio e la costruzione delle ferrovie si debbono considerare un cómpito dell'iniziativa privata e non già una funzione di Stato. Avevo anche affermato più volte che nell'applicazione di questa massima l'Italia avrebbe potuto trovare il modo di pareggiare il proprio bilancio non solo, ma benanco quello di migliorare il suo esercizio ferroviario e di renderlo un più efficace strumento per lo sviluppo della sua vita economica. Quando come Ministro ebbi campo di misurare da vicino i risultati del sistema che, specialmente dopo il 1879, era prevalso in Italia, di valutare i disordini che esso aveva generato

nell'amministrazione dello Stato, gli oneri che esso aveva imposto all'erario ed all'economia nazionale e le condizioni d'esercizio ferroviario che n'erano derivate, dovetti confermarmi sempre più nel mio antico convincimento. Se si riflette, o signori, ai miliardi dispersi specialmente negli ultimi 15 anni, agli abusi, pur troppo oramai innegabili, che accompagnarono questa dispersione, è forza convenire che ben scarsi sono i risultati ottenuti in loro confronto.

E non è nemmeno veramente esatta l'affermazione di coloro che ritengono l'azione diretta dello Stato resa necessaria dall'assoluta mancanza d'iniziativa privata.

Quando la legge del 1887 sopravvenne ad integrare, con la promessa di sovvenzioni, l'iniziativa privata, questa si svegliò subito dal letargo nel quale era rimasta lungamente assopita, ed oramai numerose domande di concessioni, per più di 2000 chilometri di ferrovie, aspettano o hanno recentemente ottenuto dal Governo l'approvazione e il sussidio. Di esse, circa 1000 chilometri riguardano le vostre Provincie. Sintomo questo tanto più importante, o signori, in quanto che è evidente che le linee ferroviarie, che si trovano ancora in queste condizioni d'aspettativa in Italia, sono per la più gran parte di quelle a cui sorride minore la prospettiva del traffico.

E così pure studiando i molti difetti del nostro esercizio ferroviario e ricercandone con cura le cagioni, mi sono sempre più convinto che esse si devono più specialmente ascrivère all'indole non completamente privata di questo esercizio.

Così, ad esempio, la compartecipazione dello Stato nei proventi delle ferrovie è un ostacolo quasi insuperabile alla applicazione di quelle tariffe mitissime, che negli altri paesi concorrono a vivificare il traffico delle merci di maggior peso e di minor valore e che tanto gioverebbero a rianimare la produzione nella vostra regione, diffondendo in essa i beneficii di una più continua ed estesa operosità.

Infatti, qualunque tariffa in Italia, per effetto del contratto vigente, non può scendere sotto un limite minimo, che non conceda almeno il 37 1|2 0|0 di margine utile, perchè altrimenti le Società, le quali di loro parte percepiscono all'introito lordo il 62 1|2 0|0, non sarebbero compensate delle spese di esercizio, che sono a carico loro.

E quando il Governo volle giustamente facilitare con tariffa assai mite l'esportazione dei vostri vini, egli dovette, per riuscirvi, rinunciare su quei trasporti alla perequazione che gli spettava; e lo Stato si prepara ad aumentare ancora la misura del suo sacrificio, poichè appunto di questi giorni ho acconsentito la estensione della stessa tariffa anche alla esportazione per via di mare.

Questi provvedimenti produssero e produrranno effetti vantaggiosi, ed hanno fatto nascere nelle vostre Provincie, in ragione della crisi che le ha colpite, il legittimo desiderio di altre tariffe consimili; senonchè, come voi facilmente comprenderete, questo sacrificio da parte dello Stato non può applicarsi che in casi assolutamente eccezionali.

Su questo argomento io devo quindi limitarmi a promettervi che non solo la mia adesione non mancherà mai a qualunque ribasso cui le Società consentissero, ma insieme con esse non trascurerò di studiare tutte quelle facilitazioni che, avendo per effetto presumibile uno sviluppo notevole di traffico, possono ripromettersi in futuri aumenti il compenso ad una immediata diminuzione d'introiti.

Così spero in breve poter soddisfare il desiderio manifestato dalla vostra benemerita Società degli agricoltori meridionali, di vedere agevolati i trasporti della canapa, la cui produzione si è tanto sviluppata a Benevento, a Caserta e ad Avellino.

D'altra parte, poichè in pratica, quando i fondi previsti dal contratto, come finora avvenne, non bastano, è lo Stato che provvede alla manutenzione delle linee ed ai nuovi impianti, ne deriva una lotta diuturna, e non certo favorevole alle buone condizioni dell'esercizio, fra lo Stato, che cerca risparmiare l'esecuzione di opere talvolta necessarie, ma che per lui rappresentano oneri senza beneficii, e le Società, che ne reclamano sovente di non necessarie, ma che per esse rappresentano beneficii senza oneri.

Coerente a questi principii è stata e sarà la mia azione di Ministro sia nel dicastero, sia dinnanzi al Parlamento.

All'infuori di pochi chilometri, alla cui costruzione dovetti provvedere per dare una relativa testa di linea a tronchi già costruiti, non ho appaltato, nè appalterò la costruzione di alcuna ferrovia; ma nella stessa legge, che avrò l'onore di presentare alla Camera per chiedere gli stanziamenti necessari a liquidare tutti gl'impegni del passato; chiederò altresì che venga elevato a L. 4500 per chilometro il massimo di sovvenzione che il Governo del Re può concedere a termini della legge vigente, unicamente, s'intende, per quelle linee che, promesse al Paese colle leggi del 1879 e del 1888, non furono ancora costrutte dallo Stato e rappresentano per lui un impegno morale.

E intanto mi sono dato cura di esaminare con la massima diligenza l'importo totale cui ammontano oggi gl'impegni dell'azienda ferroviaria, di transigerne le contestazioni, di ridurne di mano in mano le spese di gestione. Sono lieto di potervi dire che questo esame, oramai compiuto, mi ha condotto a risultati abbastanza soddisfacenti, e l'onere che per questo titolo dovrà sopportare ancora il bilancio dei lavori pubblici sarà completamente liquidato in sei anni, con uno stanziamento complessivo di 85 milioni.

Riguardo all'esercizio, ho iniziato trattative colle Società per nuovi contratti da sostituirsi a quelli in corso e aventi per obbiettivo un esercizio completamente privato, pur conservando allo Stato la proprietà delle ferrovie. Queste trattative hanno dovuto subire un periodo d'interruzione, in attesa dei risultati dell'inchiesta, che una Commissione Reale, come voi sapete, sta facendo intorno alla questione del personale, perchè le sue conclusioni possono variare di molto uno degli elementi più importanti per la soluzione del problema.

Ma anche qualora le Società intendessero continuare nel contratto vigente fino al termine del primo ventennio, è necessario procedere con sollecitudine alla preparazione delle future combinazioni per non essere poi dalla ristrettezza del tempo costretti a subire il dilemma di un esercizio interinale o di un esercizio di Stato.

Queste combinazioni dovranno, a mio avviso, prefiggersi di aumentare e sottrarre ad ogni oscillazione il reddito patrimoniale ferroviario dello Stato, di assicurare, all'infuori di questo reddito, i mezzi necessari alla manutenzione delle linee e ai loro ampliamenti, e di creare sopratutto una condizione di cose per la quale le Società, sospinte dal loro interesse, più libere nella loro industria, più sicure di lungo avvenire, con continui perfezionamenti dell'esercizio e con un adattamento costante e sollecito delle loro tariffe alle mutevoli esigenze del traffico, riescano ad attivarne con successo, e con utilità di tutti, anche le più deboli correnti.

Comunque, fino a quando durerà il vigente contratto, mi applicherò a sorvegliarne la rigorosa esecuzione nell'interesse del pubblico e nell'interesse dello Stato. La vigilanza sull'esercizio ho provveduto perchè sia d'ora innanzi costante e minuta; e poichè i regolamenti presenti si manifestarono deficienti, ne ho proposto al Consiglio di Stato la modificazione.

E così pure intendo che sia diligente la tutela dei diritti dello Stato, come proprietario delle linee e compartecipe ai prodotti. Non ho esitato a far esaminare, a questo scopo, minutamente le contabilità delle Società esercenti, e questo esame ha già prodotto risultati vantaggiosi al pubblico erario.

Infine, quanto ai lavori di carattere patrimoniale che si domandano sulle reti ferroviarie, l'Amministrazione si applica con cura a ridurli nelle proporzioni giustificate da reali bisogni, e ad essi, con le modeste risorse accordatemi dal Parlamento, sono in grado di provvedere.

L'applicazione risoluta di questo diverso indirizzo in materia ferroviaria, nonchè una gestione molto parsimoniosa del pubblico denaro, tale da trarne un effetto utile maggiore

di quello finora conseguito, mi hanno messo in grado di soddisfare alle giuste esigenze del mio collega del Tesoro e in pari tempo di provvedere all'adempimento di tutti gli oneri, che al mio dicastero incombono, per le leggi già sancite non solo, ma anche per quelle opere finora non deliberate, che interessi veri d'ordine generale reclamano.

Il mio collega del Tesoro, così vigile ed autorevole custode della finanza, incominciò dal chiedermi una economia di 7 milioni e mezzo, poi mi chiese un altro milione, e da ultimo fece nuovamente appello al mio buon volere; ed io sono stato ben lieto di poter corrispondere alle sue domande. Nell'esercizio 1897-98 il mio bilancio presenterà un'economia di 9 milioni e mezzo, e nel successivo quella di 8 milioni e mezzo, che intendo sia consolidata.

Eppure, nonostante queste riduzioni posso assicurare che la mia amministrazione non dovrà mai eccepire la mancanza di fondi per rifiutarvi la esecuzione di quei lavori, pei quali concorrano tutti gli altri requisiti richiesti dalle leggi con cui furono votati, o di quelli nuovi che siano giustificati da nuove esigenze.

Così per le strade ordinarie, se i lavori procedono con uno svolgimento gradatamente meno intenso, la causa e la spiegazione del fatto devono essere cercate nella scarsezza crescente dei mezzi di cui le provincie, pur troppo esauste, dispongono e nell'essersi oramai in gran parte compiute quelle strade, ch'erano imposte da più urgenti bisogni, e non già nella mancanza di fondi da parte del mio dicastero.

Per le bonifiche poi è mio intendimento in questo ramo di lavori provocare una peculiare attività, convinto come sono che non solo considerazioni economiche, ma anche ragioni igieniche e civili impongono all'Italia di redimere dalla malaria e dall'abbandono tante estensioni di fertili terre, ora condannate a una sterilità che è un'onta per il paese, una jattura per la pubblica salute; redente esse daranno lavoro fecondo a quelle braccia costrette oggi alla ricerca di sudate mercedi fuori del suolo natio. È questo, o signori, a mio credere un cómpito che spetta alla nostra generazione e al quale ritengo mio debito dedicare l'assidua opera mia.

Percorrendo or non è molto, circondato da affettuose accoglienze, di cui a tutti esprimo i miei ringraziamenti, il versante tirreno e il versante adriatico di questa vostra Regione attraverso la Puglia e la Calabria, ho dovuto pur troppo accorgermi come le leggi votate dal Parlamento italiano all'intento di bonificare le contrade meno fortunate abbiano in quelle provincie prodotto scarsissimi frutti, e tanto più ne fui addolorato in quanto che in altre parti d'Italia queste medesime leggi hanno già prodotto non spregevoli effetti.

Eppure nella vostra Regione certamente più abbondano vastissime plaghe su cui più urgente e più utile sarebbe quest'opera di redenzione. Egli è, o signori, che l'istituto del Consorzio, sul quale sono specialmente fondate le leggi in vigore per provvedere alle bonifiche, se trova tradizioni antiche in altre Regioni, che ne facilitano le applicazioni, queste tradizioni non trova nella storia e nel genio delle vostre popolazioni.

Io mi propongo quindi, o signori, di presentare al Parlamento un disegno di legge che si adatti all'indole differente delle Regioni italiane, per modo da assicurare uno svolgimento armonico delle opere di bonifica in tutta la Penisola.

Naturalmente ciò non si potrà ottenere senza aumentare di alcuni milioni la spesa annua che per le bonifiche oggi il bilancio sopporta, ma questo aumento ho già accertato che sarà contenuto senza difficoltà nei limiti del bilancio dei lavori pubblici da consolidarsi, come già dissi, nella sua cifra ridotta. E la legge di cui vi parlo sarà formulata in modo da non nascondere nel suo seno per la finanza italiana nessuna delle dolorose sorprese, alle quali essa è stata finora condannata e parmi che converrà pure studiare con cura se una riforma della legge 1893 possa renderne più efficaci le disposizioni intese alla sistemazione dei vostri torrenti che col loro corso impetuoso recano danni cotanto considerevoli alle opere pubbliche ed alle private fortune.

Per le opere portuali io proseguo e proseguirò ad eseguire la legge del 1889, che ad esse provvede, pur riducendo, dove l'esperienza consigli, a più modeste proporzioni quelle opere che assai sovente la legge suddetta previde non già in base alla realtà delle cose, ma ad un soverchio ottimismo, il quale dimenticava la distinzione necessaria fra i porti destinati per ragioni geografiche ad un commercio puramente locale e quelli chiamati alla legittima ambizione degli scambi mondiali.

Ma se la legge del 1889 ha provvisto con larghezza al maggior numero dei porti della Penisola, se essa mi mette in grado di contribuire a creare in Palermo un grande centro d'industria marinara con una combinazione, che arriverà, spero, presto a compimento, grazie all'alacrità del mio collega il Commissario Civile per la Sicilia, se essa mi permette di provvedere prontamente in Brindisi a quelle opere che vi sono richieste, onde rimanga durevolmente lo scalo più diretto per le Indie, se essa mi ha consentito di fronteggiare, con l'aiuto degli enti interessati, al traffico del porto di Venezia sviluppatosi in modo lusinghiero, essa non ha provveduto completamente alle esigenze di due porti principali: Napoli e Genova.

Qui, in questo vostro porto, dei cui lavori dovetti personalmente occuparmi or sono pochi mesi, e quasi assumere la grave responsabilità di decidere fra le opposte opinioni di autorevoli tecnici, havvi un'opera ancora da compiere, per la quale chiederò al Parlamento i fondi necessari: assicurare, cioè, la tranquillità delle acque nell'avamporto. Anche a questo lavoro da compiersi in alcuni anni sopperirà il bilancio dei lavori pubblici, come prima accennai, consolidato.

Sono poi lieto di annunciarvi che il nuovo progetto dei bacini di carenaggio, modificato, come voi sapete, nell'intento di non turbare la piccola industria, della quale vivono molte delle vostre famiglie di pescatori, avendo ormai riportato l'approvazione di tutti gli alti corpi tecnici dello Stato, sta per entrare finalmente nel periodo della esecuzione.

Il meraviglioso sviluppo del porto di Genova, che ha superato tutte le maggiori previsioni, impone allo Stato il dovere di mantenere pari alla sua grande missione questo, che è il cuore del commercio italiano, ed anche a ciò nutro fondata speranza di potere provvedere, mediante il concorso di tutti gli enti interessati, con le risorse del mio bilancio.

Poichè non bisogna dimenticare che col traforo del Sempione con i valichi alpini già compiuti del Cenisio, del Brennero e del Gottardo, le Alpi più non sono un ostacolo a che l'Italia diventi veramente il grande molo dell'Europa verso l'estremo Oriente, come la definiva, molti anni addietro, un insigne statista, di cui oggi non posso evocare la memoria senza tributargli l'espressione del mio più riverente affetto: Stefano Jacini.

Di questo gran molo, o signori, Genova e Venezia, Brindisi e Napoli sono i principali punti d'ormeggio. E, preoccupato da questo pensiero, io mi sono applicato in questi ultimi mesi a concordare le più rapide comunicazioni fra essi e i centri maggiori dell'Europa. Col 1° di giugno in parte, e con l'anno prossimo completamente, mi lusingo saranno attuati nuovi treni internazionali rapidissimi, i quali partendo da Berlino, dove si rannodano le comunicazioni di Russia, Danimarca e Svezia, e da Calais, si concentreranno a Basilea e per Milano giungeranno da un lato a Genova e dall'altro a Roma e Napoli. Il percorso da Berlino a Napoli si compirà in 40 ore, e quello da Calais a Napoli in 41.

Prima di lasciare il tema dei lavori pubblici havvi un'altra opera grandiosa, intorno alla quale intendo dirvi alcune parole: provvedere di acqua potabile le tre provincie di Puglia. Certo essa non può essere considerata un cómpito dello Stato, però lo Stato non può disinteressarsi dinnanzi ad una suprema necessità di tre nobili provincie.

Il Governo al quale appartengo ha nominato, da tempo, come voi sapete, una Commissione Reale a cui ha affidato l'incarico di studiare il difficile problema. Presieduta da un

uomo di alto valore, Giuseppe Pavoncelli, essa ha proseguito alacremente il suo lavoro. Quando questo lavoro sarà compiuto, io mi riserbo di esaminarlo con il maggior desiderio di affrettare l'esecuzione delle sue proposte; che, se esse saranno superiori a quanto oggi le forze delle Provincie interessate, anche integrate da un sussidio dello Stato, potranno compiere, sicuro è che provvedimenti transitorii potranno e dovranno almeno essere escogitati per rendere meno dura l'ansia dell'attesa.

Signori, non vi parlai fin qui di politica; e di politica anche poca feci finora nell'esercizio delle mie funzioni di ministro. Ma ciò non vuol dire che in me, giunto al Governo, si siano affievolite quelle convinzioni schiettamente conservatrici e liberali, in nome delle quali ho sempre combattuto ed alle quali sono sempre stato fedele nella mia vita parlamentare.

Ma io penso, o signori, che, nelle condizioni presenti della politica italiana, il miglior fondamento che si possa dare ad una azione conservatrice è di amministrare il Paese. Amministrarlo nei lavori pubblici e nella finanza, nella giustizia e nella gestione interna, e ravvivare così negli Italiani la fede che non alle nostre istituzioni, ma agli uomini che furono chiamati ad esplicarle risale la responsabilità dei mali che il Paese lamenta.

A questo concetto rispondono i propositi manifestati agli Elettori dall'illustre uomo di Stato, al quale mi legano oltre ai vincoli della disciplina politica, quelli di una lunga consuetudine di devota amicizia. Egli ha compreso questo bisogno urgente del Paese cui egli promette appunto ciò che da lungo tempo gli è mancato: una amministrazione la quale sia fine a sè stessa.

Nelle Nazioni dove le istituzioni parlamentari hanno raggiunto il loro perfetto svolgimento e sono state più feconde di utili risultati, la politica è dalla amministrazione completamente disgiunta e l'una l'altra non turba o corrompe.

Se a noi non è dato nell'ora presente aspirare a codesta perfezione, certo però dobbiamo volere che le funzioni amministrative meno risentano in ogni loro atto quotidiano di quei dissensi di parte, che nel Parlamento possono inspirarsi al conflitto di grandi tendenze capaci di agitare utilmente lo spirito umano, ma che nelle minuscole manifestazioni della vita locale si traducono in una competizione volgare d'interessi e di persone.

A raggiungere questo scopo è necessario che il Governo centrale trovi in sè stesso una virtù che lo trattenga dallo esorbitare nelle sue influenze e dal subordinare l'opera sua amministrativa agl'interessi della parte politica che lo sostiene.

Il Governo deve tener presente a sè stesso ch'esso amministra con le idee di un partito, ma che non è partito, e ciò è tanto più importante per le vostre provincie, dove l'azione del Governo non trova resistenza in tenaci tradizioni di autonomie locali.

È necessario altresì che a poco a poco le nostre leggi si riformino in modo da diminuire l'ingerenza del potere centrale in tutti i più nascosti fenomeni della nostra amministrazione.

E occorre infine che la riforma dell'elettorato prevenga il pericolo che le aule amministrative diventino il campo chiuso delle lotte di classe.

All'inizio di queste riforme corrisponde appunto il programma del Governo enunciato con franca parola dal Presidente del Consiglio.

Queste riforme possono perfettamente coordinarsi a quelle nostre istituzioni fondamentali, alle quali noi dobbiamo serbare intatta la fede.

Da mezzo secolo oramai esse ci reggono, ed errano grandemente coloro i quali si compiacciono a sminuirne il prestigio e col cuore leggiero invocano poteri più diretti e più semplici.

Dimenticano che ad esse è dovuto quel mirabile accordo di Principe e di Popolo che traverso alle più fortunose vicende ci ha dato una patria; confondono le istituzioni parlamentari colle vegetazioni parassitarie che intorno ad esse sono nate e che dobbiamo estirpare.

E per fortuna non furono nemmeno ben consigliati coloro i quali accusarono il Governo di avere con la sua politica sminuito il prestigio e l'influenza dell'Italia. Non è compito mio analizzare le finalità e i metodi dell'indirizzo, che in questo periodo segue il Governo in mezzo alle gravi complicazioni della politica internazionale. Questo indirizzo è affidato ad un uomo alla cui autorità e al cui valore tutti rendono omaggio. Ma comunque si voglia giudicare questo indirizzo, niuno può negare che mai nel consesso delle grandi Nazioni l'Italia ha occupato il suo posto con maggiore dignità, nè mai fu circondata da maggiore considerazione.

Signori, l'Italia a cui aveva per lungo tempo sorriso una non interrotta fortuna, ha attraversato un non breve periodo di avversità. A queste avversità ha opposto una forza di resistenza, che dimostra la saldezza della compagine sua e che deve esserci affidamento di sorti migliori. Alla visione di queste sorti migliori, o signori, v'invito a volgere fiduciosi lo sguardo. Serbiamo alta e immacolata la fede in quell'ideale di una Italia felice e grande che ha inspirato il sacrificio ed il martirio ad una intiera generazione di pensatori e di eroi.

L'on. ministro Prinetti ha pronunciato un altro discorso a Milano, il 18 corrente, dal quale stralciamo la parte riferentesi ad argomenti d'indole del nostro giornale.

Dopo aver accennato che dell'opera sua nel dicastero a lui affidato diede ampi ragguagli nel discorso di Napoli, prosegue:

« Lo studio assiduo di tutti i lavori in corso e di quelli da intraprendersi onde ridurli alle proporzioni strettamente necessarie, ha reso possibili notevoli economie: la ricerca precisa degli impegni ancora esistenti per le costruzioni ferroviarie e la liquidazione alacremente spinta di tutte le contese pendenti mi hanno condotto a risultati confortanti.

« Le contestazioni pendenti per pubblici appalti, che trovai giungendo al Governo, ammontavano, secondo le pretese degli imprenditori, all'ingente somma di oltre 170 milioni. Fin qui ne ho definite per 57 con soli 11 milioni. Il cammino che mi resta a percorrere ancora è lungo, ma io spero che potrò riuscire, in un tempo relativamente breve, a ricondurre la somma delle controversie in un limite normale, il che è opera, a mio avviso, di prudente amministrazione, richiesta altresì da ragioni d'indole politica e morale.

« La riduzione di quasi 10 milioni ottenuta nella cifra totale del bilancio dei lavori pubblici non arresterà dunque nessuno di quei lavori la cui utilità sia accertata.

« E però sono lieto di annunciarvi, in modo formale, che ai lavori richiesti dalle esigenze del traffico ferroviario della nostra città e delle linee che ad essa concorrono, si potrà prontamente e adeguatamente sopperire. Se le opere progettate, malgrado le mie sollecitazioni. non sono ancora intraprese su larga scala, ciò è solo da ascriversi alla lentezza, con la quale, traverso a tutte le cautele che le leggi richiedono, i relativi progetti sogliono arrivare allo stadio di esecuzione ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° febbraio 1897*).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 533,765. Parte eseguita in iscavo m³ 530,192. Totale m³ 1,063,957. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 27,115. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 27,618. Totale m³ 54,733. Movimento complessivo m³ 1,118,690. Il lavoro eseguito corrisponde a 94[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 103 sono ultimate; N. 40 in costruzione; e N. 4 non ancora iniziate. Durante il mese si è lavorato in solo 3 opere maggiori, ed il lavoro eseguito non è tale da aumentare il quantitativo del mese precedente, 95[100.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate N. 15, fra le quali N. 4 nel mese. In costruzione N. 2, della lunghezza complessiva di m. 2144, e di questi trovansi eseguiti m. 2086. Il lavoro eseguito corrisponde a 99[100 del totale, con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Nel mese si è lavorato in soli due fabbricati in stazione di Potenza Superiore. (Nello stato di avanzamento sono indicate con ╳ rosso le opere nelle quali si è lavorato durante il mese). Il lavoro fatto corrisponde a 77[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato: si ripete la percentuale del mese precedente, 98[100.

f) Passaggi a livello. — Non si è lavorato: percentuale come al mese precedente, 75[100.

g) Opere di consolidamento. — Ve ne sono N. 83 ultimate e N. 23 in costruzione. Durante il mese si è lavorato in 13 di tali opere, iniziandone una nuova.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese: m. 1840 di massicciata in 1° strato; m. 1420 di massicciata in 2° strato; m. 400 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato m. 22,050. Massicciata 2° strato m. 4120. Posa m. 7065.

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita: in rialzo m³ 1347,935. Parte eseguita: in iscavo m³ 941,955. Totale m³ 2,289,890. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 15,570. Parte da eseguirsi: in iscavo m³ 6750. Totale m³ 22,320. Movimento complessivo m³ 2.312,210. Il lavoro eseguito nel mese (m³ 1950 di rialzo e 200 di scavo) non raggiungendo un centesimo del totale, si riporta la percentuale 99[100 del mese scorso.

b) Opere d'arte. — Non si è lavorato: si ripetono i quantitativi del mese scorso: N. 337 opere (fra maggiori e minori) ultimate, e N. 3 in costruzione. Percentuale del lavoro eseguito 99[100 del totale.

c) Gallerie. — Sono tutte ultimate. La loro lunghezza complessiva somma a m. 20,994.71.

c¹) Gallerie di difesa contro le valanghe di neve. — Non si è lavorato. Iniziati i lavori di fondazione, come nel mese precedente.

d) Stazioni. — Non si è lavorato. Si ripetono i quantitativi del mese precedente: N. 9 stazioni con i fabbricati ultimati, e N. 7 con i fabbricati in corso di costruzione, e questi sono in numero di 14. Il lavoro fatto corrisponde a 94[100 del totale, come al mese precedente.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato. Restano i quantitativi del mese precedente, cioè: N. 76 case ultimate, e N. 21 in costruzione. Percentuale 98[100.

f) Passaggi a livello. — Non si è lavorato. Percentuale 85[100 del totale, come al mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate N. 158; in costruzione N. 6. Iniziate ed ultimate N. 2 nel mese.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese m. 400 di massicciata in 1° strato, e m. 4000 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato m. 94,800. Massicciata in 2° strato m. 56,200. Posa m. 68,940. (Posa da eseguirsi m. 37161).

><

Ferrovia Rho-Gallarate.

Il *Sole* di Milano si fa telegrafare da Roma che il Ministero avrebbe deliberato la costruzione del doppio binario nel tronco Rho-Gallarate.

A noi consta che la notizia è inesatta. Trattasi soltanto tra il Governo e la Mediterranea della costruzione del secondo binario per la sezione da Gallarate a Legnano.

Gli accordi relativi sono tuttora pendenti. Quanto al resto del tronco sappiamo non esservi, per ora, alcuna pratica in corso.

><

Ferrovie Aulla-Lucca e Cuneo-Ventimiglia.

(*Appalto di ferri minuti pel tronco Ponte a Moriano-Borgo a Mozzano e pel tronco Limone-Vievola*).

Il giorno 12 aprile 1897, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinnanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di tipo speciale e del 1° tipo Ferrovie complementari, occorrenti per l'armamento del tronco Ponte a Moriano-Borgo a Mozzano della ferrovia Aulla-Lucca, del tronco Limone-Vievola della linea Cuneo-Ventimiglia, nonchè per l'ampliamento della stazione di Cuneo, in due lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste	Quintali	Somma di stima, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. - Lire
1.	Stecche corniere d'acciaio dolce omogeneo	762.80	71,176.95
	Piastre di ferro	818.91	
2.	Chiavarde di ferro con rosetta	152.25	27,153.62
	Caviglie a vite mordente in acciaio	26.13	
	Arpioni di ferro	380.38	

Cauzione: 1° lotto: provv. L. 3,600; def. 7,200.
» 2° » » » 1,400; » 2,800.

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita in cui è divisa la fornitura risulta dal Capitolato speciale d'appalto 5 febbraio 1897.

La consegna di ciascuna partita in cui è divisa la fornitura dovrà essere effettuata franca sui vagoni nelle stazioni indicate nel Capitolato speciale d'appalto 5 febbraio 1897.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici, approvato con Decreto ministeriale 28 maggio 1895, e di quello speciale in data 5 febbraio 1897, visibili, assieme alle altre carte del progetto, presso la Divisione 3ª del R. Ispettorato Generale nelle consuete ore d'ufficio.

><

Per le tariffe ferroviarie dette di esportazione.

Sappiamo che recentemente nel Consiglio direttivo della Camera di Commercio italiana di Parigi, venne approvata alla unanimità una proposta tendente ad istituire in Italia le tariffe ferroviarie denominate di esportazione, per tutte le merci, per qualunque distanza e senza limite di peso, e ciò allo scopo di giovare al patrio commercio di esportazione.

La Presidenza della predetta Camera ha comunicato la suindicata deliberazione al Ministero dei Lavori Pubblici ed a quello di Agricoltura, Industria e Commercio, raccomandandola nel miglior modo affinchè venga benevolmente accetta.

La Camera stessa farà poi offici alle Consorelle del Regno allo scopo di interessarle ad esaminare la questione e ad appoggiarla col loro voto qualora la trovino opportuna.

><

La tassa di disinfezione dei vagoni.

Siamo informati che qualche Camera di Commercio ha lamentato come la tassa di disinfezione, di cui all'articolo 107 delle vigenti tariffe, sia troppo gravosa per il commercio anche per il modo con cui viene applicata. Si vorrebbe che la tassa dovesse considerare soltanto il rimborso puro e semplice delle spese effettive sostenute dalla Amministrazione ferroviaria per la disinfezione dei vagoni, ed inoltre che fosse applicata in ragione della entità delle spedizioni, limitandola a centesimi 10 per le piccole spedizioni.

Si desidererebbe poi che le merci presentate in recipienti chiusi, ben condizionati, così da non doverle considerare altrimenti infettanti, siano esonerate dal pagamento della tassa di L. 1 dovuta, secondo l'articolo 107 predetto per ogni spedizione e per ogni vagone, per la disinfezione dei vagoni stessi.

><

Per i biglietti ferroviari a percorrenza chilometrica.

In una recente adunanza la Camera di Commercio ed Arti di Bologna ha deliberato di insistere nuovamente perchè sieno introdotti i biglietti ferroviari a percorrenza chilometrica; ed il Presidente della Camera stessa, in esecuzione di tale deliberazione, ha interessato tanto il Ministero dei Lavori Pubblici quanto quello di Agricoltura, Industria e Commercio affinchè gli studi sulla materia, già da molto tempo iniziati, possano giungere a qualche pratico risultato.

><

Per l'istituzione di treni locali fra Genova ed Ovada.

La Deputazione Provinciale di Genova ha vivamente appoggiata presso il R. Ispettorato delle Strade Ferrate una domanda di alcuni Comuni di quella Provincia allo scopo che siano istituiti dei treni locali lungo la linea da Genova ad Ovada, trattandosi, dice la domanda, di provvedimento che, mentre gioverebbe moltissimo alle popolazioni interessate, sarebbe eziandio d'interesse per la Società ferroviaria esercente della linea.

><

Treno speciale sulla linea Firenze-Venezia.

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per la attivazione di un treno speciale per viaggiatori da effettuarsi giornalmente, per un periodo di circa due mesi, alla prossima primavera sulla linea da Firenze a Venezia.

La istituzione di un tale treno ha lo scopo di ovviare ai ritardi cui va soggetto il direttissimo 2 ed il coincidente treno 172 della linea Bologna-Venezia, stante l'affollamento del primo, dovuto ai viaggiatori stranieri che hanno svernato in Italia e per la massima parte in partenza da Firenze e diretti a Venezia.

Il detto treno partirebbe da Firenze alle 11.35 ed arriverebbe a Venezia alle 18, e cioè in ora comoda della giornata e che riuscirà di soddisfazione ai viaggiatori.

><

Treno speciale da Parigi a Roma
in occasione della Settimana Santa.

Di comune accordo fra la Mediterranea e la Società per le ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo è stato stabilito di effettuare, il 13 aprile p. v., in occasione della Settimana Santa, un treno speciale da Parigi a Roma, via Genova, composto di vetture di 2ª e 3ª classe, lasciando facoltativo il ritorno nel periodo di tre settimane, coi treni ordinari.

><

Biglietti d'andata e ritorno.

C'informano da Teramo che quella Camera di Commercio, con sua recente deliberazione, ha espresso il voto che siano istituiti biglietti di andata e ritorno fra quella città e tutte le stazioni della Provincia, non solo del tronco Giulianova-Teramo, ma anche della linea principale, cioè: Tortoreto, Rosburgo, Atri Mutignano, Silvi, Montesilvano, Castellamare Adriatico, Alanno e Torre dei Passeri.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Preventivo per l'acquisto di materiali di armamento*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il preventivo e gli schemi dei capitolati d'oneri relativi all'acquisto dei seguenti materiali di armamento, da eseguire a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali durante l'esercizio 1896-97, e cioè:

Tonn. 790 di rotaie d'acciaio fuso di 1° tipo, mod. 2, normali e di lunghezze diverse per binari correnti e per scambi e crociamenti; N. 6430 stecche d'acciaio dolce, del peso di chilogr. 54,000; N. 14,850 chiavarde in ferro omogeneo del peso di chilogr. 11,600; N. 33,300 piastre in ferro omogeneo, del peso di chilogr. 65,800; N. 1150 piastre speciali in ferro omogeneo, del peso di chilogrammi 10,800; N. 42,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo, del peso di chilogr. 21,300; N. 31,000 arpioni in ferro omogeneo, del peso di chilogr. 12,900; N. 124 barre in acciaio fuso Bessemer e Martin per aghi da scambi, del peso totale di chilogr. 33,900; N. 91 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso, per crociamenti di via, del peso di chilog. 24,500; Materiali accessori in ghisa e ferro per scambi e crociamenti, modello N. 2, primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogr. 52,500, dei quali chilogr. 9000 di ferro e 43,500 di ghisa; N. 7695 bolloni speciali per scambi e crociamenti, del peso totale di chilogr. 8500.

La spesa totale preventivata per fornitura dei suindicati materiali, ammonta a L. 290,000.

(Contratti).

La Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa i contratti seguenti:

a) colla Ditta Giuseppe Pozzi di Milano per la fornitura di N. 21,500 chiavarde a becco per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogrammi 17.200;

b) colla Ditta Macchi-Izar e Comp. dei Fratelli Macchi e Passoni di Milano per la fornitura di 74,000 chiavarde in forro con rosetta per stecche, del peso totale approssimativo di Kg. 56,350.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possano essere approvati i progetti seguenti:

1. Progetto presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali per i lavori di sistemazione dei ponti a travata metallica sui torrenti Juva e Rio Maggiore, e sui fossi Dogana e Cesto; e per il rafforzamento e la sistemazione parziale delle travate metalliche in opera al ponte sull'Arno presso Sant'Ellero; con annesso preventivo di spesa, ammontante in complesso a L. 110,000;

2. Progetti presentati dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo;

a) Per la esecuzione dei lavori di sistemazione di un fosso di scolo ai chilometri 246.476 e 246.839 della ferrovia Taranto-Reggio. Il Consiglio ha prefisso il termine di un anno pel compimento, il cui ammontare è preventivato di L. 8800;

b) Progetto riguardante l'esecuzione dei lavori occorrenti per gli impianti nella stazione di Reggio Succursale necessari per il servizio dei treni diretti. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 40,600; ed il compimento dei lavori, i quali dovrebbero affidarsi alla Società che ne assumerebbe la esecuzione ad economia, resterebbe fissato nel periodo di due anni;

c) Progetto relativo alla esecuzione di lavori di sbancamento di due tratti alla costa dal chilometro 23.898 al chilom. 23.992, fra le stazioni di Scilla e di Favazzina. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere, la cui ultimazione dovrà aver luogo nel termine di due anni ascende a L. 17,300.

Il Consiglio ha ritenuto inoltre che possano essere approvati: un progetto della Direzione Generale per le Ferrovie Meridionali, relativo al prolungamento nella stazione di Porto San Giorgio, lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto, del binario d'incrocio; ed all'impianto di un nuovo binario per il servizio delle merci, con la complessiva presunta spesa di L. 9100; un progetto presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo ai lavori di innesto provvisorio della diramazione Santo Stefano Sarzana, della ferrovia Parma-Spezia nella stazione di Sarzana, con annesso preventivo di spesa di L. 28,000. I lavori dovrebbero affidarsi a rimborso di spesa alla Mediterranea che vi provvederebbe, in parte mediante cottimo ed in parte ad economia.

Lo stesso Consiglio ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto per la fornitura di tonnellate 1512 di rotaie occorrenti per la costruzione del tronco Ponte a Moriano-Borgo a Mozzano, della ferrovia Aulla-Lucca; del tronco da Limone a Vievola della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, e per l'ampliamento della stazione di Cuneo in dipendenza dello innesto nella medesima della ferrovia da Cuneo a Saluzzo. La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 381,350.

Il Consiglio ha anche approvato il progetto di appalto dei ferri minuti occorrenti per l'armamento dei due tronchi e per l'ampliamento della Stazione, anzidetti.

La fornitura è divisa in due lotti, l'uno per le stecche e le piastre dello importo di L. 71,176.95; e l'altro per le chiavarde, arpioni e caviglie dello importo di L. 27,152.62.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante i primi sette mesi dell'esercizio corrente (1° luglio 1896-31 gennaio 1897) in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1896-97	Esercizio 1895-96	Differenza	
Torino-Rivoli	90,532	89,915	+	617
Napoli-Nola-Baiano	224,199	212,252	+	11,947
Basaluzzo-Frugarolo	5,512	5,807	—	295
Tortona-Castelnuovo Scrivia	6,731	6,746	—	15
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	42,168	48,644	—	6,476
Fossano-Mondovì	24,146	23,080	+	1,066
Ferrovie Economiche Biellesi	123,478	115,441	+	8,037
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	240,629	248,359	—	7,730
Torino-Ciriè-Lanzo	341,523	335,135	+	6,388
Napoli-Pozzuoli-Cuma	184,208	188,781	—	4,573
Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale	183,506	197,137	—	13,631
Santhià-Biella	399,345	418,055	—	18,710
Bergamo-Ponte della Selva	211,734	199,024	+	12,710
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	979,549	956,153	+	23,396
Ferrovie di Reggio Emilia	168,325	164,704	+	36,21
Verona-Caprino-Garda	77,442	77,493	—	51
Suzzara-Ferrara	179,729	191,194	—	11,465
Ferrovie Second. della Sardegna	389,610	413,663	—	24,053
Parma-Suzzara	96,523	99,667	—	3,144
Padova-Montebelluna	101,655	99,668	+	1,987
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	435,711	471,600	—	35,889
Bologna-Budrio-Portomaggiore-Massalombarda	177,038	194,203	—	17,165
Cividale-Portogruaro	174,298	157,658	+	16,640
Conegliano-Vittorio	51,866	54,737	—	2,871
Arezzo-Stia	82,911	86,488	—	3,577
Vicenza-Schio	237,265	227,108	+	10,057
Torre-Arsiero	96,963	100,239	—	3,276
Palermo-Corleone	193,282	176,730	+	16,552
Arezzo-Fossato	187,932	183,131	+	4,801

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze. per la parte che lo riguarda, ha ammesso:

1. Che pei trasporti di ostriche all'estero venga attuata una nuova tariffa proposta dall'Amministrazione Ferroviaria, la quale avrebbe per iscopo di promuovere lo sviluppo di un tale commercio;

2. Che la concessione accordata alla Ditta Candiani ed Ellena di Milano per i suoi trasporti di laterizi da Lungavilla a Milano-Porta Garibaldi, Milano-Porta Ticinese e Milano-Piazza Castello, venga estesa anche ai trasporti diretti a Milano-Porta Romana;

3. Che possa approvarsi la concessione alla Società C. Garavaglia e Comp. per le sue spedizioni di recipienti vuoti utilizzati e da utilizzare pel trasporto di almeno 2000 tonnellate di vino comune, mosto ed uva pigiata per l'estero, nel periodo di un anno;

4. Che, giusta la proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, il sughero greggio sia ammesso, a vagone completo, al beneficio della tariffa speciale interna N. 18, serie *A*, con peso minimo di tre tonnellate.

L'Adriatica anche a nome e per conto della Mediterranea ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici regolare proposta per la istituzione di una tariffa pel trasporto delle merci a piccola velocità in servizio diretto italo-ungherese via Ancona o Venezia-Fiume e viceversa. La nuova tariffa andrà in vigore col 1° aprile p. v.

È in esame presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il seguente progetto di aggiunta e modificazione alla tariffa locale N. 208 P. V., presentato dalla Mediterranea anche in nome e per conto dell'Adriatica: « Il NB. in testa alla tariffa locale N. 209, P. V., è sostituito da quello che segue ». La presente tariffa è applicabile anche alle spedizioni destinate all'estero con carteggio da ferrovia a ferrovia. Essa è inoltre applicabile, pel solo percorso delle due reti, adriatica e mediterranea, alle spedizioni dirette a stazioni interne delle ferrovie, tramvie e laghi, ammesse al servizio cumulativo e di corrispondenza colle dette due grandi reti continentali, purchè i relativi trasporti siano instradati pel transito che determina la percorrenza più breve sulle linee delle ferrovie, tramvie e laghi suddetti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Piacenza. — In questi giorni l'ingegnere Dal Verme, ha presentato al Comitato esecutivo della linea Genova-Piacenza, composto dai signori commendatore Elia, generale Dal Verme, avv. Palazzi, on. Cremona, cav. Manfredi e dott. Lesele, un suo progetto di massima, secondo il quale detta linea verrebbe accorciata di ben 25 chilometri e si avrebbe una pendenza del 14 0[0 per 39 chilometri e 11, 9 e 3 per il resto.

La galleria più lunga sarebbe di chilometri 7. Ciò rappresenterebbe un tracciato sotto tutti i rapporti migliore ai progetti esistenti. Tale progetto fu preso in considerazione dal Comitato.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 marzo 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,570,083.18, con un aumento di lire 130,581.72 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 marzo 1897 si ragguaglia a L. 90,295,000.25, presentando un aumento di L. 1,017,933.74 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 febbraio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 297,246, con un aumento di L. 11,879 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 febbraio 1897 ammontano a L. 6,790,575, con un aumento di L. 128,554 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Roma-Napoli. — *Attivazione giornaliera del direttissimo 64.* — A cominciare dal giorno 15 corrente, il facoltativo viaggiatori 64 (direttissimo) verrà effettuato giornalmente da Napoli a Roma, e perciò, fino a contrario avviso, sarà da considerarsi come treno ordinario.

Il treno stesso dovrà comporsi di:

1 bagagliaio a due compartimenti; 5 carrozze di prima classe, tutte con ritirata.

In conseguenza di ciò la composizione normale del treno diretto 4, fra Napoli e Roma, sarà limitata come appresso:

1 bagagliaio; 1 carrozza postale; 1 prima classe; 1 mista; 2 seconde classi.

Ferrovia Firenze-Roma. — A datare dal 25 corrente verrà attivato un nuovo orario per i treni speciali da effettuarsi tra Chiusi e Roma in sostituzione dei treni diretti Mediterranei, in caso di interruzione della linea maremmana.

Tramvia a vapore Monza-Pandino. — Il 16 corrente si riunirono a Melzo, come avevamo preannunciato nel numero scorso, in una sala del municipio, sotto la presidenza del sindaco cav. Invernizzi, i rappresentanti di vari Comuni ed i maggiori interessati, per la costruzione della nuova linea tramviaria Pandino-Rivolta d'Adda-Melzo-Gorgonzola-Monza, a trazione meccanica.

L'assemblea, numerosissima, approvò in massima il progetto dettagliatamente esposto dall'ing. Giuseppe Riboni e lo accolse con molta simpatia.

Dopo breve discussione fu votato all'unanimità un ordine del giorno, col quale si stabilì di nominare un Comitato promotore.

Detto Comitato, d'accordo coll'ing. Riboni, esperirà in seguito tutte le pratiche d'indole amministrativa, tecnica e finanziaria, atte ad ottenere la più pronta esecuzione della progettata tramvia.

Tramvie di Milano. — *Una nuova linea elettrica.* — Di questi giorni, venne compilato il progetto di una nuova linea tramviaria elettrica, la quale, partendo dal piazzale di S. Pietro in Sala, fuori di P. Magenta, e proseguendo pel grande viale che conduce a S. Siro, si raccorderebbe all'altra linea tramviaria che da P. Volta conduce a Musocco.

Sul piazzale di S. Pietro in Sala, la nuova linea sarebbe pure raccordata con quella da e per la città.

Fino al piazzale dell'ippodromo di S. Siro, ove le vetture farebbero regolare fermata, la progettata linea seguirebbe la sede stradale, quindi, girata la cintata dell'ippodromo stesso, proseguirebbe su sede propria, attraversando terreni di proprietà privata, fino all'incontro della linea di Musocco.

Questa percorrenza sarebbe di un chilometro su terreni di proprietà privata, senza però la difficoltà di rilevanti opere d'arte.

Per la costruzione della linea, in quest'ultima parte, non occorrerebbero che tre ponti di piccolissima luce, e quindi senza rilevante spesa.

Sappiamo che il nuovo progetto verrà quanto prima discusso in una privata adunanza di industriali e proprietari maggiormente interessati, i quali ne faranno poi formale proposta all'Autorità competente ed alla Società Edison.

Società torinese di tramvie e ferrovie economiche. — Il giorno 15 corr. ebbe luogo, presso la

sede della Banca di Torino, l'assemblea generale degli azionisti della Società torinese di tramvie e ferrovie economiche.

Erano presenti 27 azionisti, rappresentanti 3900 azioni e aventi diritto complessivamente a 532 voti. Presiedeva l'assemblea il comm. ing. M. Massa. Sedevano con lui al tavolo presidenziale il cav. L. Colla, il cav. F. Licia, il comm. A. Pariani, il cav. N. Jannacone, il signor A. Lionne, l'avv. F. Richetti, i cav. A. Spinelli, P. Longhi e A. Conti.

Apertasi la seduta e nominati a scrutatori i signori Casati M. e Bonfanti A., vien data lettura della relazione del Consiglio d'amministrazione.

La relazione dei Sindaci, di cui pure vien data lettura, approva pienamente l'operato del Consiglio e propone l'approvazione del bilancio. Quindi senza discussione ed alla unanimità vengono approvate le due relazioni ed il bilancio. Questo si chiude con un totale di L. 2,401,643.13, con un utile netto di L. 103,000 da ripartirsi nel seguente modo: Interesse 5 0|0 agli azionisti, L 60,000; interessamento all'amministratore delegato, L. 1720; interessamento al Consiglio d'amministrazione, L. 4956; dividendo 3 0|0 agli azionisti, L. 36,000; saldo a conto nuovo, L. 324.

Per effetto di tale riparto verranno assegnate L. 20 alle azioni di 1ª emissione e L. 10 alle azioni di 2ª emissione, ivi compresi gli acconti già pagati al 30 giugno 1896 di L. 6.25 e L. 3.10 rispettivamente.

Il consigliere Colla diede quindi spiegazioni sulle trattative già iniziate colla Società Belga per accomunare i servizi delle tramvie a cavalli, e il consigliere Pariani propose che venga data al Consiglio direttivo piena facoltà di stipulare tutte quelle condizioni e modalità che crederà necessarie per addivenire a quell'accordo che si desidera colla Società Belga e che non mancherà di rendere migliore il servizio in quelle linee in cui lascia ora qualcosa a desiderare.

La proposta del comm. Pariani fu approvata all'unanimità e fu pure approvato un voto di plauso al comm. Massa ed al cav. Jannacone, dimissionari e insistenti sulle presentate dimissioni.

Procedettesi alla elezione di tre membri del Consiglio e del Collegio sindacale.

Risultano nominati ad amministratori il comm. Pariani, il dottore Rodolfo Cohen e l'ing. Giovanni Mariotti; a sindaci effettivi l'avv. Richetti ed il cav. P. Longhi; a sindaci supplenti il cav. A. Conti e l'avv. Umberto Anselmi.

Tramvia a vapore Pinerolo-Perosa-Argentina. — Presso i locali della stazione sociale di Pinerolo ebbe luogo l'assemblea generale degli azionisti della Società Anonima per la costruzione e l'esercizio della tramvia a vapore da Pinerolo a Perosa-Argentina.

Presiedeva il cav. Pietro Doro.

Erano presenti 76 azionisti, rappresentanti 2562 azioni. Quelle depositate superavano le 3000.

Data lettura del bilancio dal direttore ing. Lenchantin, per incarico dell'amministrazione e della relazione dei signori sindaci, dal signor Mascarelli, l'assemblea approvò questa e quella all'unanimità.

Procedutosi quindi alla nomina risultarono eletti:

Amministratori: Doro cav. Pietro, Bignone cav. Carlo, Danesy Demetrio e Tribaudino Casimiro con 373 voti ciascuno.

Sindaci effettivi: Maffei Giuseppe, Mascarelli avv. Giuseppe, Long Enrico con voti 378.

Sindaci supplenti: Armand Carlo e Pratis Giuseppe con voti 374.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di febbraio 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di gennaio 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 febbraio	1896
Passeggieri trasportati .	Num.	109,000	106,257
» introito . .	L.	386,600	379,938.49
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	300	274
» introito . .	L.	26,000	25,233.89
Bestiame trasportato .	Capi	6,970	9,148
» introito . .	L.	22,400	40,133.51
Merce trasportata . .	Tonn.	76,800	61,159
» introito . .	L.	715,000	692,900.18
Introito complessivo . .	»	1,150,000	1,138,206.07
» chilometrico .	»	4,323.31	4,278.97
Proventi diversi . . .	»	45,000	46,857.02
Introito generale . . .	»	1,195,000	1,185,063.09
Spesa complessiva . .	»	685,000	660,438.96
» chilometrica . .	»	2,575.19	2,482.85
Introito netto . . .	»	510,000	524,624.13

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Lo sciopero sulla Nord-Est.* — Lo sciopero sulla ferrovia Nord Est, da noi annunciato nel numero precedente, è terminato avendo l'Amministrazione e gl'impiegati accettato le conclusioni dell'arbitro Zemp, consigliere federale.

Esso ha emesso la seguente sentenza per regolare il conflitto:

1. I contratti di servizio e gli onorari del personale della Compagnia della Nord-Est dovranno essere messi in armonia coi contratti di servizio ed il regolamento degli onorari, non che colle prescrizioni d'introduzione e di applicazione relative adottate dalla Compagnia della Centrale; ciò in quanto che le regole attualmente osservate dalla Compagnia della Nord Est non si trovano esser più favorevoli al personale.

I salari dei giornalieri saranno ugualmente determinati sulle basi fissate dalla Compagnia Centrale.

2. Dovranno esser conchiusi col personale nuovi contratti di servizio sulle basi sopra indicate; questi contratti avranno le date del 1° gennaio 1897 e, per ciò che concerne l'aumento dei salari che vi saranno previsti, avranno effetto retrospettivo a partire dal 1° gennaio 1896.

3. In quanto alle garanzie da prestarsi, sarà lasciato al personale la scelta fra la garanzia in denaro o l'entrata in una associazione di mutua cauzione.

4. La Direzione della Nord-Est è tenuta a sottoporre ad una Commissione la classificazione attuale delle stazioni.

5. La Direzione della Nord-Est non deve prendere alcuna misura di rinvio, nè qualunque altra misura contro il personale in conseguenza del movimento per l'aumento del salario e dello sciopero.

Qualunque rivendicazione derivante dalla responsabilità civile è pure esclusa, sia per riguardo al personale, sia per riguardo al Comitato centrale dell'associazione stessa. Del resto è espressa la positiva aspettativa che la direzione della Nord-Est, trattando il suo personale in modo proprio, ed il personale compiendo coscienziosamente il suo dovere, faranno tutto il loro possibile per stabilire il buon accordo che è nell'interesse d'ambo le parti.

6. Le parti sono invitate a mettersi d'accordo prima del 1° maggio prossimo sui contratti di servizio e sulla fissazione dei salari.

7. Se delle difficoltà sulle quali le parti non potessero cader d'accordo fossero da sorgere nel corso dell'applicazione della presente sentenza, saranno sottoposte all'esame ed alla decisione dell'arbitro.

8. Le altre domande del personale non sono prese in considerazione.

9. La presente sentenza arbitrale è comunicata per iscritto alle due parti.

— *Ferrovia del Monte San Salvatore.* — Giovedì 18 corr., è stata riaperta al pubblico servizio la ferrovia del Monte San Salvatore.

Ferrovie Francesi. — *I vagoni di 20 tonnellate per la Compagnia del Nord.* — La Compagnia delle Strade Ferrate del Nord (Francia), a causa dell'importanza che sulla sua rete hanno i trasporti di carbon fossile, zucchero, cemento, cereali, ha messo recentemente in circolazione dei vagoni di 20 tonnellate, destinati al trasporto di queste materie pesanti. Questi sono i primi di una serie di mille vagoni coperti da 20 tonn. e di 1300 vagoni scoperti, che potranno caricare 20 tonn. di carbone o 10 tonn. di coke, che la Compagnia ha deciso di far costruire.

La cassa dei nuovi vagoni coperti è lunga, internamente in opera, m. 6.890, larga 2.500; dai lati più lunghi l'altezza è di m. 2.020, ed è coperta da una volta in pieno centro, la cui freccia è di m. 0.880, di modo che l'altezza totale, all'asse della cassa, è di m. 2 900; il peso di questi nuovi vagoni a vuoto è di tonnellate 8, e sono tutti senza casotto.

I vagoni scoperti, a gran capacità, hanno le seguenti dimensioni: lunghezza interna m. 6.440, larghezza m. 2.580, altezza delle sponde 1.450. Il vagone non pesa che tonnellate 7.600 senza casotto, mentre quello scoperto da 10 tonn. pesa 5 tonn.

Questo tipo di vagone scoperto, che può portare 10 tonn. di coke o 20 di carbone, che è robusto, relativamente leggero, facile da manovrarsi, comodo per il carico e lo scarico, sembra che debba rispondere, per quanto è possibile, ai bisogni commerciali e tecnici dell'esercizio della Compagnia del Nord.

— *Il Genio militare e le ferrovie.* — In vista degli eccellenti risultati dati dalla costruzione della ferrovia militare di Chalons, affidata al genio, si consiglia di affidargli la costruzione successiva di parecchi tronchi di ferrovie ordinarie della rete dello Stato.

Ferrovie dello Stato Belga. — La maggior parte delle imprese di trasporto terrestre e marittimo fanno oggidì degli sforzi lodevoli per crescere, nel limite del possibile, le facilitazioni ed il conforto dei viaggi. Un'amministrazione che si può, sotto questo rapporto, citare come esempio di una perseverante attività è quella delle ferrovie dello Stato belga. I miglioramenti che essa ha apportato da qualche anno nelle relazioni internazionali con tutte le parti del continente e coll'Inghilterra sono altrettanto numerosi quanto importanti. L'anno scorso, indipendentemente dalle eccellenti corrispondenze già esistenti verso il nord della Germania e la Russia, essa aveva organizzato, sotto il nome di « Nord Express », un treno di lusso extra-rapido tra Londra da una parte e Berlino e Pietroburgo dall'altra, via Ostenda-Colonia. Questa corsa aveva luogo una volta alla settimana in ciascun senso. Partiva da Londra il sabato e da Pietroburgo il martedì. Per questo servizio di lusso da Pietroburgo verso Londra, la corrispondenza era assicurata ad Ostenda da un battello speciale che lasciava il porto ogni giovedì alle 13.20.

A partire dal 1° maggio prossimo questo servizio di lusso diverrà giornaliero tra Londra-Ostenda-Berlino e viceversa, e sarà bi ebdomadario tra Londra-Ostenda-Pietroburgo e viceversa. Per ciò che concerne questo ultimo servizio, le partenze avranno luogo, da Londra come da Pietroburgo, ogni mercoledì ed ogni sabato. Ad Ostenda la corrispondenza sarà assicurata da un battello speciale che partirà per Douvres il venerdì ed il lunedì alle 13 20.

È questo un miglioramento importante che avrà certo un'influenza sullo sviluppo del movimento, già considerevole, dei viaggiatori sulla superba linea Ostenda-Douvres, che è servita dai battelli più eleganti e più rapidi della Manica.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Ferrovia elettrica Washington-Alexandrie.* — La ferrovia elettrica che congiunge Washington con Alexandrie per un percorso di circa 40 km., è a semplice binario, con diversi scambi e a conduttore aereo; per altri chilom. 1.5, nell'interno di Washington, è a doppio binario e a conduttore sotterraneo.

Il sistema di canale adoperato per quest'ultimo tratto è analogo a quello adottato dalla Metropolitan Railroad C. di Washington nelle sue linee interurbane. Il canale è al centro del binario, a una profondità di m. 0.626; è protetto da forti ossature di ghisa del peso di chilogr. 136 circa, e distanti fra loro m. 1.35. Due rotaie, in forma di Z quasi diritto, sono fissate con buloni agli angoli interni dell'ossatura e mantenute da forti tiranti a una piccola distanza fra loro, in modo da lasciare una fessura, per la quale passa l'asta di presa della corrente. Il canale è internamente formato di cemento; sulle pareti laterali sono fissati, per mezzo di isolatori in porcellana, due ferri in forma di T orizzontale, contro i quali scorrono gli strofinatori portati dall'asta, e che servono per l'andata e il ritorno della corrente.

L'asta di presa della corrente è vuota internamente e contiene due fili isolati, i quali all'estremità inferiore fanno capo ai due strofinatori suddetti; nella parte superiore l'asta ha la forma di gancio, che automaticamente si attacca e si distacca da una piastra speciale fissata sulla cassa nel motore. Alla partenza l'asta è messa a posto a mano; quando la vettura arriva presso l'estremità della conduttura sotterranea, uno degli impiegati libera la pertica del trolley e mette questo in contatto col filo aereo, che si prolunga sul resto della linea. Durante questo tempo l'asta di presa sotterranea arriva ad una curva del canale, si sposta lateralmente fino a liberarsi dalla piastra cui era agganciata, e cade allora nel canale in una cavità speciale abbastanza profonda per nascondersi interamente e non disturbare così la circolazione stradale.

Quando la vettura procede in senso inverso, l'attacco ad essa dell'asta sotterranea si fa pure automaticamente, ma occorre che, all'avvicinarsi delle vetture, un sorvegliante la ritiri dalla cavità e la metta in posizione.

Notizie Diverse

Un altro trionfo dell'industria nazionale italiana. — Giorni sono è stato firmato il contratto fra la Società di Navigazione Generale Italiana ed il comandante Coanda, rappresentante della Direzione Generale delle Strade Ferrate dello Stato rumeno, per la vendita a quest'ultimo del magnifico vapore *Ignazio Florio*, di tonnellate di registro 1600 circa e della forza di 4000 cavalli indicati, recentemente varato nel cantiere dei fratelli Orlando di Livorno.

Il vapore, già adibito al servizio della linea Napoli-Palermo, a cui si è provveduto in altro modo, col consenso del R. Governo, era stato dapprima noleggiato temporaneamente a detta Direzione per viaggi fra Costantina e Costantinopoli. Ora, esperimentate le ottime qualità nautiche del battello ed in seguito alla generale soddisfazione per i suoi comodi e splendidi adattamenti, la Direzione delle Ferrovie Rumene chiese alla N. G. I. di acquistarlo, e questa, sempre consenziente il Governo, consentì a privarsene.

È questa una novella prova del grado di perfezione a cui è giunta l'industria navale nazionale, alla quale bene spesso ricorrono i Governi e le grandi Imprese straniere.

Apprendiamo in pari tempo che la Società di N. G. I. è in istrette trattative coi Cantieri nazionali per affidar loro la costruzione di altri cinque grandi piroscafi.

Porto di Civitavecchia. — Il progetto dell'ingegnere Coen Cagli per la sistemazione del porto di Civitavecchia è stato approvato dalla Commissione tecnica nominata appositamente dal Ministero dei Lavori Pubblici, la quale ha raccomandato che detta sistemazione si compia con la massima sollecitudine.

Il commercio dell'Austria. — Il miglioramento del bilancio commerciale dell'Austria ha proseguito durante lo scorso mese di gennaio. Il *deficit* commerciale è in diminuzione di milioni 1.7 di fiorini, su quello del gennaio 1896 e si ragguaglia soltanto a milioni 2.3 di fiorini.

Lo cifre rappresentanti il valore del commercio dell'impero nel mese di gennaio 1897 sono queste:

		genn. 1897		diff. sul 1896
Importazioni . .	Fior.	57,500,000	+	1,900,000
Esportazioni .	»	55,200,000	+	3,600,000
Ecced. import.	Fior.	2,300,000	—	1,700,000

Sotto il rapporto delle quantità, durante lo stesso mese, l'importazione è salita a milioni 7.5 di quintali e l'esportazione a milioni 41.1 di quintali; vi è stata dunque una eccedenza di milioni 3,6 di quintali per l'esportazione.

Le principali differenze che si notano all'importazione, sono: in più nei coloniali, nel carbone, nel cotone, nella canapa e juta; in meno nei cereali, nella lana, nella seta, nel ferro, nelle macchine e apparecchi.

All'esportazione sono in aumento i cereali, i prodotti animali, le bevande, il legname, il cotone e la carta; e in diminuzione il bestiame, i filati di lino e di lana, il cuoio, le vetrerie, i ferri.

Litantrace convertita in gas nella Gran Brettagna e in Germania. — Secondo un recente documento parlamentare, la quantità di litantrace impiegata nel 1882 per la fabbricazione del gas nella Gran Brettagna fu di tonnellate 4,928,695 con una produzione di 49,360,289,059 piedi cubici di gas. Nel 1895 queste quantità furono rispettivamente di 11,937,446 tonnellate e piedi cubici 121,421,752,601.

In Germania nel 1895 si fabbricarono 25.887,000,000 piedi cubici di gas, con l'impiego di 2,750,000 tonnellate di litantrace.

L'expanded metal. — Col nome di *expanded metal* viene indicato in Inghilterra uno speciale prodotto ottenuto con un laminatoio costrutto dal signor Golding e descritto nell'*Engineering* ed in altri giornali; con tale macchina si conferisce ad una lamiera metallica la struttura a traliccio od a maglie che dir si voglia. Le lamiere così trasformate possono servire con vantaggio per diversi usi; in particolare nelle costruzioni in ferro-cemento.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 42,000 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) ai lavori d'ampliamento della stazione di Strambino della linea Chivasso-Aosta;

L. 2250 per provvedere all'impianto di una tubazione in ferro per la fornitura dell'acqua necessaria alla stazione di Torino Smistamento, derivandola dalla condotta di Millefonti;

L. 450 per provvedere alla ricostruzione del muro a secco di rivestimento della scarpata sinistra della trincea al km. 7.301-7.310 della linea Napoli-Eboli;

L. 1560 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico in L. 4402.68) al rifacimento di km. 0.228 di binario armato col modello n. 4 in ferro nella stazione di Bistagno della linea Alessandria-Savona;

L. 35,800 (escluso il valore del materiale metallico in lire 104,813.47) per provvedere al rifacimento di metri lineari 5415 di binario in ferro mod. *M* sulla linea Colle Salvetti-Livorno col modello 1° tipo *F. C.* da ml. 12;

L. 2240 (escluso il valore del materiale metallico d'armamento in L. 6800) per provvedere al rifornimento di 4 scambi semplici alle stazioni di Sartirana e di Valle della linea Alessandria-Arona del mod. *D* in ferro col 1° tipo riformato;

L. 8,500 (escluso il valore del materiale metallico in L. 26,020) per provvedere al rifacimento in acciaio di 9 scambi semplici e 4 tripli del mod. *D* nelle stazioni di Cavallermaggiore, Savigliano, Fossano e Centallo della linea Trofarello-Cuneo;

L. 670 per provvedere alle riparazioni dei danni causati dagli uragani del 6, 7 e 15 dicembre 1896 alle coperture dei fabbricati fra Grosseto e Cecina (della linea Roma-Pisa);

L. 4600 per provvedere ai lavori di ripristino e di sistemazione della trincea e del cunettone a monte al chilometro 257.980-258.455 della linea Eboli-Metaponto;

L. 3762.50 per provvedere all'allargamento dei cavalcavia ai chilometri 25.745 presso Montelupo e 54.480 presso la Rotta della linea Firenze Pisa;

L. 1300 per provvedere alla costruzione di un locale per le RR. Poste nella tettoia arrivi della stazione di Genova P. P.;

L. 8160 per provvedere al consolidamento della frana nella trincea d'approccio alla galleria d'Orciano verso Pisa fra i km. 305.865 e 305.895 della linea Roma-Pisa;

L. 7600 per provvedere alla sistemazione della falda destra della trincea dal km. 202.616 al km. 202.706 fra le stazioni di Campo Maggiore e Calciano della linea Eboli-Metaponto;

L. 1520 per provvedere alla ricostruzione parziale dei rostri a valle delle pile del 3° ponte sul Tanaro al km. 52.133 della linea Savona-Bra, fra le stazioni di Castellino e Niella.

Rete Adriatica. — L. 12,370 per provvedere (escluso il valore dei materiali metallici d'armamento) ai lavori d'ampliamento del servizio merci nella stazione di S. Vito d'Otranto della linea Bologna-Otranto;

L. 11,500 per provvedere all'applicazione di 15 apparecchi indicatori, registratori di velocità (tipo Hanssälter) ad altrettante locomotive del gruppo 240 che prestano servizio sulla linea Termoli-Campobasso;

L. 10,654.64 per provvedere alla costruzione e posa in opera di una pensilina metallica per la copertura del marciapiede interno attiguo al fabbricato viaggiatori della stazione di Lecce della linea Bologna-Otranto;

L. 200 per provvedere all'applicazione della doppia conduttura per il freno moderabile ad aria compressa Westinghouse Henry al bagagliaio DV 9744, destinato a servire di scorta al treno reale;

L. 110 per provvedere all'impianto, nel rifornitore della stazione di Cremona, di una vasca da bagni ad uso del personale di macchina del deposito locomotive;

L. 370 per provvedere all'impianto di un casotto in legname ad uso del portiere all'ingresso dell'Ufficio Centrale del Materiale mobile nel Palazzo detto dell'Esposizione in Firenze Porta al Prato;

L. 4700 per provvepere al consolidamento della scarpa a valle del rilevato al km. 95.221,85 da Roma della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 3600 per provvedere al riattamento dell'argine contenitore a monte del ponte in ferro sul Reno presso Pioppe di Salvaro al chilometro 28.987.74 dal bivio Reno della linea Bologna-Pistoia.

Rete Sicula. — L. 11,000 per provvedere alle riparazioni dei guasti prodotti dalla piena del torrente Zappulla dal 26 al 28 dicembre 1896 alla linea Messina-Patti-Cerda fra i km. 0.863 ed 1.991 del tronco Zappulla-Tusa.

Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma (12 aprile). — Appalto * per la provvista dei ferri minuti per l'armamento del tronco Ponte a Moriano Borgo a Mozzano della linea Aulla-Lucca e del tronco Limone-Vievola della linea Cuneo-Ventimiglia.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Brescia (27 marzo, ore 14, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione d'un ponte in muratura sul Chiese presso Montichiari e delle relative strade d'accesso. Importo L. 44,600. Cauz. L. 1400.

— Costruzione d'un nuovo tronco di strada provinciale presso Montichiari. Importo L. 13,000. Cauz. L. 2250.

Prefettura di Ravenna (27 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgentissimi di rialzo dell'argine sinistro del diversivo Frata dal ponte della ferrovia Ravenna-Ferrara fino all'argine di separazione dei recenti meridionale e settentrionale della colmata (m. 4122.65). Importo L. 27,380.

— (31 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di urgentissime riparazioni dei guasti prodotti dalla piena del 17 novembre e 7 dicembre 1896 alla botta Torretta (tratto superiore) e alla botta Canossa, situata a destra del fiume Lamone (m. 178). Importo L. 12,080. Cauz. L. 1208.

Genio Militare di Verona (30 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione della ex-Caserma Porta Nuova e fabbricati annessi a Caserma e magazzini in Verona. Imp. L. 40,000. Cauz. L. 4000.

Municipio di Prà — Genova (3 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione d'una condotta d'acqua potabile per l'abitato di questo Comune. Importo L. 50,000. Cauz. L. 2500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (7 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia metallica con chiusure avvolgibili e relative opere murarie sulla calata di Villa del Popolo nel nuovo porto di Napoli. Importo complessivo L. 114,560. Cauz. provv. L. 6000.

Deputazione Provinciale di Lucca (8 aprile, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di ampliamento pel Ponte di S Quirico sul fiume Serchio e per la correzione delle sue rampe d'accesso. Importo L. 92,193.09. Cauz. provv. L. 4500. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Belluno (10 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto sessennale delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale bellunese n. 8, compreso fra Arten, ove si stacca dalla nazionale omonima, ed il confine Austro-Ungarico verso Primiero a Pontet di Montecroce (m. 15,863), escluse le traverse di Arten e di Ponzano (m. 963). Importo complessivo L. 133,307.58.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Brescia (30 marzo, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** fino in verghe kg. 85 000 a L. 0.39 il kg. Cauz. L. 2975. Consegna in giorni 75.

Manifattura dei Tabacchi in Torino (5 aprile, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 1000 di **piombo** in pani di qualità dolce, di prima fusione, a L. 36.50 il quintale. Cauz. L. 1000.

R. Fonderia — Torino (6 aprile, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 12,000 di **rame** diverso a L. 1.45 il kg. Cauz. L. 1740. Consegna in giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Marzo 13	Marzo 20
Azioni Ferrovie	Biella		L. 508	508
»	»	Mediterranee	» 505	505
»	»	Meridionali	» 660	663.50
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	385
»	»	» (2ª »)	» 360	365
»	»	Secondarie Sarde	» 280	280
»	»	Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 543	543
Obbligazioni Ferrovie	Adriatiche Mediterranee e			
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 291.25	292.50
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
»	»	Gottardo 4 %	» 101.50	101.50
»	»	Mediterranee 4 0/0	» 507	506.50
»	»	Meridionali	» 306.50	308
»	»	Meridionali Austriache	» 390.50	390.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 308	308.25
		» 2ª emiss. »	284 50	285
»	»	Pontebba	» 454	454.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 298	298
»	»	» serie *B*	» 292	292
»	»	» 1879	» 298	298
»	»	Savona	» 319	319
»	»	Secondarie Sarde	» 427	428
»	»	Sicule 4 0/0 oro	» 475	475
»	»	Tirreno	» 460	460
»	»	Vittorio Emanuele	» 319.50	320

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Pagamento dal 1° aprile della cedola n. 20 in L. 11.25 delle obbligazioni 4 1/2 0/0.

Strada Ferrata Mortara-Vigevano. — A partire dal 20 corrente sarà pagato il vaglia n. 85 in L. 11.25 in conto dividendo 1897.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

27 marzo. — **Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 21 nella sede sociale in Milano.

28 marzo. — **Società Sicula Tramways-Omnibus.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede in Palermo.

28 marzo. — **Tramways di Trapani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 in Trapani.

28 marzo. — **Società Napoletana di Navigazione a vapore.** — Assemblea generale per le ore 10 nella sede in Napoli.

30 marzo. — **Impresa di Navigazione sul Lago di Garda.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Milano.

31 marzo. — **Ferrovie Nord Milano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Milano.

31 marzo. — **Funicolare Como-Brunate.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 19.30 in Como.

31 marzo. — **Tramvie Occidentali della Città e Provincia di Torino.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 14 nei locali della Banca di Torino.

31 marzo. — **Ferrovie "Appennino Centrale".** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15.30 in Napoli, stazione Monte Santo.

31 marzo. — **Ferrovia Napoli-Ottaiano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 nella sede sociale in Napoli, corso Garibaldi, n. 381.

31 marzo. — **Ferrovie Napoletane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 16 1/2 nella sede sociale in Napoli.

31 marzo. — **Ferrovie del Ticino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 16 in Milano.

31 marzo. — **Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13.30 nella sede sociale in Torino, via Ponte Mosca (stazione).

31 marzo. — **Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Assemblea generale per le ore 15 nella sede sociale in Roma, via del Corso, 374, piano primo.

31 marzo. — **Ferrovie Economiche e Tramvie a vapore della Provincia di Pisa.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Torino, via XX settembre, 54.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

27 marzo. — **Società Esercizio Bacini.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 16 nella sede sociale in Genova.

27 marzo. — **Miniere e Fonderie d'Antimonio.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 11 nella sede in Genova.

29 marzo. — **Società Romana per Costruzioni metalliche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 16 nella sede sociale in Roma.

30 marzo. — **Società Nazionale delle Officine di Savigliano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Torino, via XX Settembre, 40.

31 marzo. — **Società Anonima delle Ferriere Italiane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.30 nella sede sociale in Roma.

31 marzo. — **Società Industriale Napoletana Haw-Chorn-Guppy.** — Assemblea ordinaria per le ore 10 nella sede sociale in Napoli.

3 aprile. — **Società Industriale della Valnerina.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Terni.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di lire 7.50, maturante il 1° aprile p. v., sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione.

Firenze, presso la Cassa della Società	L.	5.77
Bologna id. id. id.	»	5.77
Ancona presso la Banca d'Italia	»	5.77
Napoli id. id.	»	5.77

Palermo presso i signori I. e V. Florio . . . . L. 5.77
Livorno presso la Banca d'Italia. . . . . . . » 5.77
Genova presso la Cassa Generale . . . . . . » 5.77
Torino presso la Banca d'Italia . . . . » 5.77
Roma id. id. . . . . » 5.77
Milano presso il sig. Zaccaria Pisa. . . . . . » 5.77
Venezia presso la Banca d'Italia. . . . . . . » 5.77
Parigi presso la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale . . . . Fr. 5.77
» presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi » 5.77
Ginevra presso i signori Bonna e C. . . . . . » 5.77
Basilea presso i signori De Speyr e C. . . . . » 5.77
Zurigo presso la Società di Credito Svizzero . . » 5.77
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi » 5.77
Berlino presso la Banca Tedesca . . . . . . » 5.77
» presso il signor Meyer Cohn . . . . . » 5.77
Francoforte s/M presso la Frankfurter Filiale der Deutschen Bank . . . . . » 5.77
» presso i sigg. Gebrüder Bethmann » 5.77
Vienna presso lo Stabilimento Austriaco di Credito Commerciale ed Industriale . . . . . » 5.77
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi F.ol. 2 74
Londra presso i sigg. Baring Brothers e C. Limited. . Ls. 0.47

Onde riscuotere le Cedole (coupons) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Si avvertono in pari tempo i Portatori che, a termine dell'Articolo 2 della legge 22 luglio 1894 (n. 339) la tassa di Ricchezza Mobile sulle Obbligazioni al Portatore è in ragione di lire 20.63 0|0 e per le Obbligazioni nominative di lire 15.63 0|0.

Le Obbligazioni nominative sono pagabili nelle piazze di Firenze, Roma, Napoli, Torino, Milano, Genova, Palermo e Livorno, in base all'Art. 7 del Regolamento 1892.

Come pure si porta a notizia dei portatori di Obbligazioni che, qualora fossero anche possessori di Azioni Sociali, quest'ultime vengono accettate gratuitamente in deposito libero nelle Casse di questa Amministrazione, in dipendenza di quanto è prescritto all'art. 15 degli Statuti.

Firenze, 18 Marzo 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Marzo 1897. — 25ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4608	4407	+ 201	1101	1307	— 206
Media.	4469	4407	+ 62	1239	1243	— 4
Viaggiatori	1.295,312 82	1,222,964 66	+ 72,348 16	84,980 98	70,356 68	+ 14,624 30
Bagagli e cani. . . .	76,797 55	71,050 80	+ 5,746 75	3,492 62	1,971 61	+ 1,521 01
Merci a G.V. e P.V. acc.	312,720 29	304,381 71	+ 8,338 58	17,501 76	14,342 59	+ 3,159 17
Merci a P. V. . . .	1,708,319 33	1,687,764 94	+ 20,554 39	70,957 83	66,668 47	+ 4,289 36
TOTALE .	3,393,149 99	3,286,162 11	+ 106,987 88	176,933 19	153,339 35	+ 23,593 84
	Prodotti dal 1° Luglio 1896 al 10 Marzo 1897.					
Viaggiatori	32,792,235 18	33,191,384 48	— 399,149 30	2,111,280 82	2,074,056 85	+ 37,223 97
Bagagli e cani. . . .	1,636,938 51	1,580,350 10	+ 56,588 41	66,459 36	59,755 51	+ 6,703 85
Merci a G.V. e P.V. acc.	8,538,368 55	8,286,768 31	+ 251,600 24	394,144 29	388,294 13	+ 5,850 16
Merci a P. V. . . .	42,939,255 01	41,996,346 84	+ 942,908 17	1,816,318 53	1,700,110 29	+ 116,208 24
TOTALE .	85,906,797 25	85,054,849 73	+ 851,947 52	4,388,203 00	4,222,216 78	+ 165,986 22
	Prodotto per chilometro.					
della decade	736 36	745 67	— 9 31	160 70	117 32	+ 43 38
riassuntivo	19,222 82	19,299 94	— 77 12	3,541 73	3,396 80	+ 144 93

(*) La linea Milano-Chiasso km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI GENNAIO 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	1,1633.00	23,845.95	18,715.50	19,846.01	2,614.10	494.65	575.45	9,644.20	—
Piccola Velocità.	272.75	11,099.30	12,729.90	25,761.45	319.35	7.55	70.25	5,004.45	1,950.35
TOTALI	11,905.75	34,945.25	31,445.40	45,607.46	2,933.45	502.20	645.70	14,648.65	1,950.35

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

23ª Decade — Dall'11 al 20 Febbraio 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	81,828.00	1,561.00	9,091.00	123,719.00	1,225.00	217,424.00	616.00	353.00
1896	82,395.00	2,247.00	10,428.00	124,942.00	865.00	220,877.00	616.00	359.00
Differenze nel 1897	— 567.00	— 686.00	— 1,337.00	— 1,223.00	+ 360.00	— 3,453.00	»	— 6.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 20 FEBBRAIO 1897.				
1896-97	2,023,662.00	41,266.00	233,130.00	2,903,189.00	31,403.00	5,232,650.00	616.00	8,495.00
1895-96	2,093,138.00	44,335.00	242,877.00	2,785,497.00	34,007.00	5,199,854.00	616.00	8,441.00
Differenze nel 1897	— 69,476.00	— 3,069.00	— 9,747.00	+ 117,692.00	— 2,604.00	+ 32,796.00	»	+ 54.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	32,105.00	571.00	3,303.00	38,265.00	274.00	74,518.00	484.00	154.00
1896	33,588.00	905.00	2,888.00	22,182.00	78.00	59,641.00	484.00	123.00
Differenze nel 1897	— 1,483.00	— 334.00	+ 415.00	+ 16,083.00	+ 196.00	+ 14,877.00	»	+ 31.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 20 FEBBRAIO 1897.				
1896-97	780,367.00	13,313.00	64,813.00	595,960.00	4,829.00	1,459,282.00	484.00	3,015.00
1895-96	789,372.00	12,420.00	60,123.00	503,475.00	5,693.00	1,371,083.00	484.00	2,833.00
Differenze nel 1897	— 9,005.00	+ 893.00	+ 4,690.00	+ 92,485.00	— 864.00	+ 88,199.00	»	+ 182.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	3,702.00	192.00	387.00	1,023.00	»	5,304.00	23.00	231.00
1896	3,877.00	242.00	229.00	501.00	»	4,849.00	23.00	211.00
Differenze nel 1897	— 175.00	— 50.00	+ 158.00	+ 522.00	»	+ 455.00	»	+ 20.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 20 FEBBRAIO 1897.				
1896-97	73,206.00	2,801.00	6,183.00	16,425.00	28.00	98,643.00	23.00	4,245.00
1895-96	71,655.00	2,869.00	5,396.00	11,136.00	28.00	91,084.00	23.00	3,960.00
Differenze nel 1897	+ 1,551.00	— 68.00	+ 787.00	+ 5,289.00	»	+ 7,559.00	»	+ 285.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Avviso d'Asta.

A partire dal giorno 22 marzo 1897, incominciando dalle ore 9 fino alle 11.30 e dalle 14 alle 17, verranno, presso lo Scalo merci di Torino P. N., poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr. Calais-M. (*Buffet*)	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 18 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 38 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr. Calais-M. (*Buffet*)	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma — Capitale L. 20 milioni, interamente versato

Il 1° aprile p. v. avrà luogo il pagamento della cedola n. 16 delle obbligazioni 4 0[0, emissione 1889, ed il rimborso delle obbligazioni comprese nella estrazione eseguita il 2 gennaio 1897, come dall'avviso inserito nel n. 2 della *Gazzetta Ufficiale*.

Lo stesso giorno si prescrive il pagamento della cedola n. 6 della detta emissione.

Il pagamento avrà luogo:

a Palermo, presso la Cassa sociale;

a Livorno, Milano, Roma e Torino, presso la Banca d'Italia;

ed all'estero, presso le Banche indicate sulle obbligazioni stesse.

Roma, 12 marzo 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XXX. Sabato, 27 Marzo 1897 Num. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE TRAMVIE A VAPORE E LE FERROVIE ORDINARIE IN ITALIA

Sotto questo titolo la *Nuova Antologia* ha pubblicato un importante articolo dell'ing. Benedetti, rappresentante della Società delle Ferrovie Meridionali in Roma, il chiaro autore di altri encomiati studi ferroviari. L'argomento trattato e la competenza dell'autore stesso ci affidano di far cosa gradita ed utile ai nostri lettori, col riprodurlo nelle colonne del *Monitore*.

I.

I trasporti mediante convogli di veicoli richiedono talune modalità di impianti e di ordinamento, le quali, pur potendo essere differenti da un caso all'altro, dànno sempre luogo ad un sistema di esercizio, la cui maggiore o minore semplicità, tanto nei rapporti col pubblico, come nei rapporti interni amministrativi, può oscillare fra due ben determinati limiti, praticamente esplicati nelle tramvie a vapore (1), con impianti assai modesti ed ordinamenti semplici, alla mano di tutti, e nelle ferrovie ordinarie a binario normale, con impianti ed ordinamenti complessi, non di rado troppo *classici* per l'importanza dei servizi resi. Fra i due sistemi stanno le piccole ferrovie con binario ristretto, od economiche, le quali differiscono non molto dalle tramvie, in quanto, indipendentemente dalla larghezza del binario e da talune modalità di servizio, finora le prime sono state costruite con apposita sede, mentre le tramvie furono disposte su strade ruotabili preesistenti. Ed ho detto « finora », perchè la recente legge sulle tramvie e sulle ferrovie economiche (2) dà ora facoltà al Governo di concedere in casi speciali che, anche per le ferrovie economiche, una parte della linea possa, sotto date condizioni, esser disposta sopra strade ruotabili.

(1) L'esperienza fatta finora insegna, che la trazione elettrica può convenientemente lottare colla trazione a vapore, sol quando trattasi specialmente del trasporto di persone con grande frequenza di piccoli convogli o di carrozze isolate. Del resto, a parità di condizioni, anche nei casi favorevoli, il costo complessivo del trasporto di un veicolo ad un chilometro colla trazione elettrica riesce, generalmente, superiore a quello della trazione a vapore con convogli di più veicoli.

(2) Legge n. 561, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 2 gennaio anno corrente.

Le particolarità degli impianti e le modalità del servizio offerto da ciascuno dei due indicati sistemi sono abbastanza note; quindi, per poco che il lettore si fermi a considerarli separatamente per poi confrontarli fra loro, gli sarà forse agevole di vedere il vasto campo che intercede fra le tramvie e le ferrovie ordinarie quanto ai mezzi, all'ordinamento del servizio ed all'importanza dei traffici che possono servire; ma non così agevole sarà per riuscirgli l'apprezzamento del campo, non meno vasto, che sta fra i due sistemi, agli effetti finanziari ed economici della industria dei trasporti, per linee fra loro paragonabili, quali sono quelle con scarso traffico più specialmente di carattere locale. Per averne anche soltanto un'idea è necessario conoscere, almeno sommariamente, quali siano i risultati pratici già ottenuti con ciascuno dei due sistemi; e, se potrà riuscire di qualche interesse l'esporre tali risultati, parmi che, in seguito alla promulgazione della suindicata nuova legge, potranno anche essere di qualche utilità pratica le considerazioni che, dall'esame di essi, saranno per sorgere, mediante uno studio riassuntivo di confronto fra le tramvie a vapore e le ferrovie ordinarie complementari, l'importanza delle quali, pel traffico servito, è uguale a quella delle tramvie.

II.

A tutto giugno 1896 si avevano in esercizio 2850 chilometri di tramvie a vapore e 1270 chilometri di ferrovie con binario ristretto, mentre le ferrovie ordinarie a binario normale sviluppavano ben 14,160 chilometri, dei quali 1700 con due binari. Nell'insieme, dunque, le vie ferrate con trazione a vapore misuravano, a quell'epoca, 18,280 chilometri, dei quali 4120 di linee costruite ed esercitate con sistemi più o meno economici (1).

(1) In causa delle dimensioni ridotte degli impianti e del materiale mobile, le ferrovie a binario ristretto, per economia di spesa, possono, fino ad un certo punto, gareggiare colle tramvie a vapore, quantunque, al pari delle ferrovie a binario normale, anch'esse, finora, siano soggette alle prescrizioni degli attuali regolamenti governativi, per le quali gli esercenti debbono sottostare a qualche maggior spesa; ma in seguito alla legge, già ricordata, sulle tramvie a trazione mec-

Il capitale impiegato per la costruzione, pel materiale mobile e per gli attrezzi d'esercizio dei suddetti 18,280 chilometri di vie ferrate può calcolarsi non minore di miliardi 5 1[3 (1), dei quali almeno 5 sono stati spesi dallo Stato, ed il resto dai privati. A tutto giugno 1896 erano infatti 13,500 i chilometri di linee aperti al pubblico e concessi dallo Stato in esercizio alle grandi Società del continente italiano, della Sicilia e della Sardegna; ed è quindi ad esso che fanno carico gli interessi del capitale d'impianto, pagandoli o direttamente sui titoli emessi od indirettamente mediante le sovvenzioni annue convenute colle Società costruttrici; tanto vero, che la spesa annuale sostenuta dal nostro Tesoro per tale motivo, or non è molto, venne calcolata in milioni 268, contro un reddito netto di milioni 58, onde l'onere annuo di milioni 210 (2).

Questa è la situazione attuale dell'Azienda ferroviaria italiana, nei rapporti collo Stato, la quale, quantunque più o meno nota anche per scritti antecedenti, parve opportuno di riassumere per far meglio apprezzare le considerazioni che si avrà occasione di esporre in seguito.

III.

Per sviluppo di tramvie in Europa, l'Italia occupa ora il primo posto: le sue tramvie corrispondono a più d'un quinto di tutte quelle d'Europa, mentre la sua popolazione rappresenta poco più di un dodicesimo (3). Potrebbe quindi sembrare che il nostro paese nulla avesse a desiderare quanto a tramvie; si vedrà invece più innanzi che, per le condizioni speciali di talune nostre regioni, sarebbe meglio che tale differenza, rispetto ad altri paesi, fosse anche maggiormente accentuata: e questo tanto più, perchè le tramvie a vapore fanno difetto precisamente là dove avrebbero potuto sostituire molto utilmente, almeno in parte, anche parecchie ferrovie ordinarie.

canica e sulle ferrovie economiche, non v'ha dubbio che varie utili modificazioni si finirà finalmente coll'introdurre nei detti regolamenti, in vantaggio non soltanto delle ferrovie economiche, ma di tutte le altre ancora, potendo ciò farsi in applicazione dell'art. 37 della detta legge.

(1) A tutto il 1893, la spesa sostenuta dallo Stato e dai privati per le nostre strade ferrate, veniva da me calcolata in milioni 4921 (vedi volume L, serie III, fascicoli 15 marzo e 1° aprile 1894 di questo stesso periodico); ma da allora a tutto giugno 1896 si aggiunsero altri 870 chilometri di nuove linee, dei quali solo 170 a binario ristretto. Valutando tali linee a L. 379,000 per chilometro, come risulterebbe dai conti fatti dall'on. Rubini (vedasi la pag. 22 della Relazione sul disegno di legge sui lavori e per le provviste relative alle linee in esercizio, presentata alla Camera dei Deputati nella seduta del 24 giugno 1896 dai ministri onorevoli Perazzi e Colombo), si hanno altri 330 milioni da aggiungere alla suindicata somma, la quale così diventa di milioni 5251; ma in questa somma non è compreso il costo dei 2850 chilometri di tramvie a vapore, onde si scorge che, per quanto poco queste vogliansi valutare, si arriva facilmente ai 5 miliardi ed 1[3 di cui sopra.

(2) Dall'allegato III alla suaccennata Relazione dell'on. Rubini appare che la spesa sostenuta dal Tesoro per le nostre strade ferrate, nell'anno finanziario 1896-97, è prevista in milioni 293.3. Deducendo da questa somma i corrispettivi per l'esercizio delle linee complementari e private (milioni 24) e le spese d'amministrazione (milioni 1.3), rimangono i 268 milioni di spesa per interessi più sopra esposti. Dal medesimo allegato risulta ancora che le entrate, per il detto anno, sono previste in milioni 115.2; ma da questa somma si deve diffalcare, oltre i suddetti corrispettivi di esercizio per le linee complementari e private e le spese di amministrazione (milioni 22.3), anche il reddito dipendente dall'imposta di ricchezza mobile (milioni 32) che vi venne compreso, il quale, a rigore, non è da comprendersi fra i redditi del traffico ferroviario; restano così milioni 57.9 quale reddito netto delle nostre strade ferrate.

(3) Nel 1895, l'unico paese che in Europa avesse uno sviluppo di tramvie superiore a quello dell'Italia era la Germania con 2660 chilometri; venivano dopo la Francia, l'Inghilterra coll'Irlanda ed il Belgio, fino ad arrivare in ultimo al Lussemburgo con soli 12 chilometri. Lo sviluppo era allora in Europa di 14,000 chilometri così divisi: 4240 a cavalli, 7400 con trazione a vapore, 1000 con trazione elettrica ed il resto con trazione mista. A quell'epoca gli Stati Uniti dell'America del Nord avevano tramvie per 21,300 chilometri (vedasi *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer*, décembre 1896).

I 2850 chilometri di tramvie a vapore, esistenti in Italia al giugno ultimo scorso, hanno per la maggior parte il binario con larghezza normale (m. 1.45), e sono così distribuite nelle principali regioni:

Regioni continentali (1)	settentrionale	chilometri	2466
	centrale	»	176
	meridionale	»	118
Sicilia		»	10
Sardegna		»	80
		Regno, chilometri	2850

Queste tramvie a vapore percorrono, per quasi tutta la loro lunghezza, strade ruotabili preesistenti, ed è specialmente per questo scopo che hanno potuto svilupparsi assai più nella valle del Po, ove abbondano le dette strade, e che hanno richiesto per la costruzione una spesa abbastanza piccola; la quale può ritenersi di un centinaio di milioni, compreso il materiale mobile, ossia di L. 35,000 al chilometro (2). Ma, per parità di condizioni nei confronti ulteriori, volendo tener conto anche della spesa per la sede stradale, si possono aggiungere altre 10,000 lire, tale essendo, presso a poco, come si vedrà in seguito, il costo medio chilometrico delle strade ruotabili in condizioni pianeggianti come quelle della valle del Po; quindi, al massimo, tutto l'impianto delle nostre tramvie a vapore può valutarsi a L. 130 milioni, i quali rappresentano pur sempre una spesa relativamente modesta.

Altrettanto non può dirsi dei 1270 chilometri di ferrovie a binario ristretto, tracciate su sede propria: tuttavia anche queste, al confronto delle ferrovie a binario normale, hanno costato molto meno, giacchè la corrispondente spesa complessiva può calcolarsi tutt'al più di 150 milioni, l'interesse dei quali è pure, nella maggior parte a carico dello Stato (3). Nell'insieme, dunque, i 4120 chilometri di vie ferrate, più o meno economiche, possono valutarsi a 280 milioni; ed è notevole che, mentre esse rappresentano il 23 0[0 della lunghezza complessiva di tutte le nostre strade ferrate, nel costo totale entrano solo per 5 1[4 per cento. Nondimeno, pur limitandoci a considerare le sole tramvie a vapore, si può dire che i servizi da esse resi, e che possono rendere, sono certamente eguali e forse anche superiori a quelli offerti da non poche ferrovie delle grandi Reti; ed infatti, quantunque le tariffe delle tramvie a vapore siano, generalmente, alquanto minori di quelle applicate sulle grandi Reti, pure, buona parte di queste offrono un reddito lordo annuo chilometrico minore di quello offerto da talune tramvie. In prova di ciò basti osservare che, mentre il reddito medio chilometrico dei 3100 chilometri di ferrovie ordinarie, appartenenti alle Reti complementari, nell'anno 1895 96 è stato di circa L. 5000, quello dei 620 chilometri di tramvie a vapore, più particolarmente esaminati dalla Commissione d'inchiesta già citata, era allora poco meno di L. 5800 (4). E' poi soprattutto notevole che mentre i red-

(1) La regione settentrionale comprende: Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto ed Emilia; la centrale comprende: Umbria, Toscana, Marche, Lazio ed Abruzzi; la meridionale comprende gli altri compartimenti del continente italiano.

(2) Sul costo degli impianti e sui risultati dell'esercizio delle tramvie a vapore non si hanno dati recenti; ma, per lo scopo del presente scritto, mi parvero sufficienti quelli che potei dedurre dagli *Atti della Commissione d'inchiesta sulle tramvie italiane*, presidente l'onorevole senatore Brioschi, la quale ha pubblicato la sua Relazione nel 1889.

(3) Dall'ultima Relazione al Consiglio della Società italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna, si scorge che nel 1895 quella Società, pei suoi 600 chilometri di linee a binario ristretto in esercizio, ha riscosso, per sovvenzione chilometrica, poco meno di 6 milioni, i quali, per lo Stato, equivalgono ad un capitale di circa 100 milioni, sui 150 sovraindicati.

(4) Classificate, rispetto all'entità dei redditi lordi, le tramvie che risposero al questionario della suindicata Commissione d'inchiesta possono suddividersi così:

Linee con reddito lordo chilometrico da L. 2000 a 4000, n. 8;
» » » » » 4001 » 6000, » 8;
» » » » » 6001 » 8000, » 6;
» » » » » 8001 » 10,000, » 3.

diti lordi delle tramvie a vapore, anche di minimo traffico, sono in generale sufficienti per pagare le corrispondenti spese d'esercizio, ciò non avviene per molte ferrovie ordinarie, quantunque con traffico relativamente maggiore.

Per le Reti complementari lo Stato, dal 1885 al 1896, non solamente ha rimesso gli interessi tutti del capitale speso (1), ma, per esercitarle, ha dovuto aggiungere ai redditi lordi altri 35 milioni e mezzo di lire; ed anche adesso, per l'esercizio dei già indicati 3100 chilometri di ferrovie, ne deve aggiungere circa 6 per anno, ossia L. 2000 per chilometro (2), val quanto a dire che deve spendere sette per avere cinque. Risulta invece che, anche in questi ultimi anni di crisi generale, non soltanto le tramvie a vapore debbono aver rimborsato le spese d'esercizio, ma talune di esse hanno dato interessi agli azionisti in misura variabile dal 0.80 al 2.70 0|0 (3).

Ma, per maggior sicurezza e per larghezza di confronti colle ferrovie, io voglio supporre che il reddito lordo annuo chilometrico delle tramvie a vapore, il quale era di L. 5800 all'epoca della citata inchiesta, siasi ora ridotto a L. 5000, eguale cioè al reddito medio attuale delle ferrovie complementari, e che, sia per questa diminuzione di reddito, sia per tener conto della spesa per la sede stradale che, come già dissi, può calcolarsi di circa L. 10,000 al chilometro, gli interessati, in luogo di avere qualche profitto, abbiano avuto in media una perdita notevole, cioè da L. 1500 a L. 2000 per chilometro.

Quanto alle ferrovie complementari, invece, i dati essendo assai più certi, si può ritenere, senza tema di errare in più, che lo Stato, fra interessi mancati e concorso nelle spese d'esercizio, abbia perduto da L. 20,000 a L. 25,000 per chilometro e per anno. Ora, confrontando le perdite in ciascuno dei casi col reddito lordo, si hanno questi rapporti:

Per le tramvie a vapore . . . $\frac{1750}{5000} = \frac{1}{3}$ circa.

Per le tramvie complementari . $\frac{22,500}{5000} = 4\ 1|2$.

I quali rapporti dicono che, allo stato attuale delle cose, mentre le tramvie a vapore, fra interessi e spese d'esercizio, tutto al più, possono rimettere ogni anno una somma equivalente al terzo del reddito lordo, le ferrovie complementari debbono rimettere annualmente una somma, che può valere, in media, da quattro a cinque volte il reddito stesso. Se poi si mettono a confronto le sole perdite, si ottiene quest'altro rapporto:

$$\frac{22,500}{1750} = 13 \text{ circa}$$

val quanto a dire che in media, attualmente, 13 chilometri di tramvie a vapore danno tutt'al più lo stesso onere, per costruzione ed esercizio, di un chilometro di ferrovie complementari. Ed è bene ricordare che tali risultati si sono ottenuti pur supponendo che le attuali tramvie a vapore fossero state costruite con sede propria.

IV.

Agli effetti finanziari dell'industria dei trasporti, la maggiore convenienza delle tramvie a vapore, in confronto delle ferrovie a binario normale di scarso traffico, parmi dunque sia abbastanza chiara. Bisogna ora vedere se e quanto vantaggio quelle offrano su queste anche in rapporto agli interessi economici del paese servito.

Ma, prima di esaminare i due sistemi di trasporto sotto quest'altro aspetto, debbo far presente, che i raffronti fatti e quelli da farsi, come ben s'intende, non possono estendersi a linee le quali, pur avendo ordinariamente uno scarso traffico, siano nonpertanto destinate a servizi celeri nazionali od internazionali, giacchè, in questo caso, le considerazioni d'ordine politico e militare assorbono quelle d'ordine finanziario ed economico; perciò, se i detti raffronti valgono per l'insieme delle linee complementari, potrebbero non valere per qualcuna di esse, mentre potrebbero poi ripetersi per non poche linee appartenenti alle Reti principali.

Agli effetti della economia dei trasporti, la convenienza di una linea ferroviaria qualsiasi, per le località servite, dipende dalla misura maggiore o minore delle comodità offerte al traffico, non meno che dalla velocità e dalla frequenza dei convogli giornalieri.

Per comodità di mezzi offerti e per velocità dei convogli, in via assoluta, le tramvie a vapore non possono gareggiare colle ferrovie ordinarie; ma tali requisiti, per quanto importanti in sè stessi, a parità di tariffe, debbono misurarsi alla stregua della quantità e del percorso del traffico; e siccome trattasi di linee di poco reddito, è certo che la quantità ed il percorso del traffico debbono essere assai limitati, per cui anche le minori comodità e velocità offerte dalle tramvie, in confronto delle ferrovie ordinarie, cessano di avere quell'importanza che realmente avrebbero, qualora si trattasse di linee di grande traffico. E se queste considerazioni valgono a parità di tariffe, tanto più debbono valere quando le tariffe delle tramvie siano alquanto più basse di quelle delle ferrovie, come infatti avviene più specialmente pei viaggiatori, i quali quindi finiscono col trovare nella minore spesa di trasporto un compenso abbastanza sensibile alla deficienza di comodità e di velocità.

Del resto, per quanto riguarda il servizio dei viaggiatori, conviene notare che su 1000 di essi, in partenza dalle stazioni delle grandi Reti, se sono a tariffa intera, soli 250 a 300 arrivano a superare i 50 km. di percorso; mentre se sono a tariffa di andata-ritorno, soltanto i nove decimi percorrono più di 25 km. (1).

Ora, se si tien conto di questi fatti e della circostanza che le tramvie, come le ferrovie d'interesse locale, non possono mai essere molto lunghe, anche quali scorciatoie fra le linee di grande traffico, perchè le maglie delle nostre Reti ferroviarie sono abbastanza strette; se si pensa, infine, che la velocità dei convogli per le tramvie può variare da 18 a 25 km. all'ora (2), mentre per le ferrovie ordinarie, in condizioni analoghe, oscilla fra 25 e 35 km. all'ora, la durata d'un percorso da 25 a 50 km., nei due casi, può offrire una differenza di qualche decina di minuti solamente; la

---

(1) Nell'undicennio dal 1885 al 1896 lo Stato ha costruito direttamente, od ha fatto costruire, nel continente italiano ed in Sicilia 3500 chilometri di nuove linee, 400 dei quali andarono poi a far parte delle reti principali, e gli altri costituiscono le Reti complementari; ed è notevole che, mentre si sono spesi più di 2000 milioni per nuove costruzioni e per liquidare e sistemare le linee costruite prima dell'85, la partecipazione netta dello Stato all'insieme dei redditi lordi delle grandi Reti principali e complementari ha sempre oscillato fra i 54 ed i 58 milioni per anno, quale è press'a poco anche adesso.

(2) Gli elementi offerti dalla Relazione pubblicata dalla Direzione generale del Tesoro sui bilanci dello Stato a tutto il 1893-94 e dai bilanci consuntivi dei due anni successivi, dànno, al riguardo, i seguenti risultati:

Corrispettivi per l'esercizio delle Reti complementari a tutto il 1893-94 . . . . milioni		93.16
Corrispettivi per gli anni 1894-95 e 1895 96 . . »		41.10
milioni		134.26
Redditi lordi delle dette Reti a tutto il 1893-94 . . . . milioni	69.88	
Redditi lordi dei due anni successivi »	28.86	
milioni		98.74
Differenza, milioni		35.52

(3) Questo è stato riferito nella Relazione della Commissione parlamentare, che ha esaminato il disegno di legge sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche nel dicembre 1895.

(1) Questi dati possono vedersi particolareggiatamente pubblicati in uno studio sulla utilizzazione delle carrozze ferroviarie, pubblicato in Roma negli *Annali della Società degli ingegneri ed architetti italiani*, fasc. II e successivi dell'anno 1896.

(2) Dalla Relazione d'inchiesta, più volte citata, risulta che la velocità dei convogli delle tramvie doveva essere allora di 18 a 20 chilometri; ma mentre, in fatto, tale velocità era talvolta superata, vuolsi avvertire che, in base alla citata legge, essa potrà portarsi fino a 30 chilometri all'ora, sempre quando i convogli sieno muniti di freni continui.

quale è trascurabile anche di fronte al tempo, forse non minore, che i viaggiatori delle ferrovie ordinarie debbono impiegare per comperare il biglietto, per accedere alle sale d'aspetto e di là andare a prender posto nel convoglio, in tempo utile, per partire con esso.

Quanto poi al servizio delle merci, le tramvie a vapore, allo stato attuale delle cose, offrono l'inconveniente di dover trasbordare tutte quelle provenienti da o destinate a stazioni appartenenti alle grandi Reti; ma è da notare che, per le tramvie a binario normale, tale inconveniente è dovuto, non tanto a circostanze tecniche d'impianto, alle quali, almeno in parte, si potrebbe rimediare, bensì a circostanze d'ordine amministrativo dipendenti dal differente interesse degli esercenti, pel quale anche le stazioni capolinea delle tramvie a capore, salvo eccezioni, non sono oggi direttamente collegate colle locali stazioni delle ferrovie.

(*Continua*).

IL PORTO DI GENOVA

ed il Collegio degli Ingegneri ed Architetti di quella città

Il Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Genova ha incaricato degli studi opportuni del Porto di Genova una Commissione composta dei signori ingegneri Luigi Timosci, Carlo Canavese, Enrico Bielati, Costante Paganelli e Cesare Gamba, i quali presentarono all'approvazione del Collegio una Relazione concretante una serie di proposte.

La Commissione anzidetta premette al suo studio un diligentissimo esame del progetto della Sotto-Commissione governativa e di quella degli armatori e capitani marittimi; e dopo di aver esaminata pure la grave questione del rinascimento del Porto, passa a proporre le opere seguenti, che essa ritiene necessarie e sufficienti per provvedere al crescente traffico considerato dalla Commissione governativa:

Prolungamento del Molo Galliera di m. 120 senza soprastruttura ed ultimazione del Molo Giano, con pennello alla sua testata secondo il progetto del Genio civile; trasformazione ed ingrandimento del Ponte Guglielmo per i viaggiatori, sul tipo adottato a New-York; sistemazione della fronte esterna del Molo Vecchio; demolizione dell'antimurale della batteria ivi esistente e costruzione di pontili alle Grazie; riempimento del Mandraccio e formazione d'un piccolo scalo nella sua insenatura, e costruzione di una calata alla Marinetta; costruzione di un nuovo sporgente fra il ponte Paleocapa ed il Sapri, colle dimensioni di quest'ultimo, ed allungamento di m. 150 del ponte Biagio Assereto; costruzione di m. 100 di calata alla Chiappella dalla parte di levante, ed allungamento di m. 100 di ciascuno dei ponti Cristoforo Colombo e Andrea Doria.

Con queste opere portuarie principali si collegano le altre accessorie dei magazzini, tettoie, ecc.

Per quanto riguarda la salubrità del Porto, la Commissione propone opportune modificazioni al collettore attuale.

Rispetto alla ferrovia, queste opere si dovranno completare, a levante, con l'attacco delle calate con la stazione del Bisagno, mediante galleria sotto Carignano da farsi secondo il tracciato a mare, come il più consono all'edilizia cittadina; ed a ponente con l'ingrandimento della stazione di Santa Limbania mediante l'espropriazione della parte bassa del finitimo giardino del principe Doria, da servire anche per la sistemazione della grande arteria da via Carlo Alberto a via Milano, e formazione d'una strada d'accesso al Porto.

Per sopperire alla deficienza di Piazza Caricamento, la Commissione propone l'impianto di un piccolo scalo sussidiario nell'insenatura del Mandraccio, nonchè l'immediata soppressione del treno viaggiatori col vantaggio di tutto il movimento merci del Porto.

Tutte le opere indicate risponderebbero al programma di una pronta esecuzione, senza incagliare il movimento commerciale, e tenuto conto del tempo richiesto da ciascuna di esse, la Commissione crede che basteranno cinque anni per eseguirli.

A complemento della sistemazione ferroviaria e delle due linee d'accesso, la Commissione ha inoltre preveduta la necessità dell'impianto di un parco vagoni fra il bivio della Torbella e le falde del colle di Belvedere, da raccordarsi colle calate mediante una galleria che sbocchi sulle medesime in corrispondenza della radice del Ponte Cristoforo Colombo. In quanto alla potenzialità della linea dei Giovi, la Commissione ritiene che essa si dovrà sussidiare con quella del Turchino, completata col tronco Ovada-Alessandria, giusta il voto recentemente emesso dal Collegio.

La Commissione fa voti altresì, in modo speciale, a favore dell'erezione pronta della Grande Stazione in Bisagno, poichè, come essa osserva, qualsiasi somma venisse spesa nelle due esistenti stazioni Principe e Brignole, sarebbe sprecata, mentre soltanto in Bisagno si potrà fare una stazione che corrisponda alle esigenze del servizio ferroviario e in pari tempo soddisfi alle condizioni dello sviluppo edilizio della città, e allo scopo che riesca veramente completa, propugna il suo raccordo colle calate orientali, ed aggiunge che errano coloro i quali ritengono dannoso alla progettata espansione verso Sampierdarena il concetto di favorire l'espansione della città abitata verso levante, e di costrurre nel Bisagno la principale stazione dei viaggiatori, perchè altro è l'espansione commerciale ed altro l'edilizia; la prima non può utilmente effettuarsi che verso occidente, e la seconda non può aversi che verso oriente.

Superfluo dunque l'aggiungere che la Commissione, fra le opere dell'avvenire e quando si dovrà ricorrere a un ulteriore ampiamento del Porto, ritiene perciò che sia a preferirsi quello verso la spiaggia di Sampierdarena, senza ammettere l'utilità del bacino del Faro del progetto Giaccone.

E finalmente la Commissione degli Ingegneri, accennando alla necessità di una nuova linea a levante per Piacenza, conchiude con augurarsi, in omaggio al premesso, che le condizioni finanziarie dello Stato siano presto in grado di provvedere alla costruzione di questa linea di tanta importanza militare, e che in relazione agli scambi commerciali non sia il caso di attendere ad eseguirla quando le linee di ponente saranno rese insufficienti a dare sfogo all'aumento del traffico, e che Genova debba darle tutto il suo appoggio nell'interesse del Porto e delle comunicazioni coll'interno e coll'estero.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Conferenza di Londra
per il traffico delle derrate alimentari dall'Italia.

Sappiamo che il giorno 30 corrente si riunirà a Londra una Conferenza speciale nella quale saranno discusse alcune questioni attinenti tanto al traffico delle derrate alimentari a vagone completo dall'Italia per l'Inghilterra e per le vie di Modane, del Gottardo e del Brennero, quanto alla ripartizione di tale traffico fra le Amministrazioni interessate nei suddetti valichi alpini.

A siffatta Conferenza interverranno i rappresentanti delle Ferrovie inglesi, italiane, francesi, tedesche, svizzere, austriache, belghe ed olandesi.

Le Ferrovie inglesi poi offrono nella sera del 30 un banchetto ai Delegati di tutte le altre Ferrovie ed a diverse notabilità politiche.

6ª *Conferenza per la soluzione delle questioni di massima relative ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano.*

Il giorno 30 corrente mese sarà tenuta in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, la 6ª Conferenza per la soluzione delle questioni di massima re-

lative ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano.

A tale Conferenza prenderanno parte diversi funzionari del R. Governo e delle Direzioni generali delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

><

Ferrovie complementari.

(Appalto di rotaie in acciaio fuso).

Alle ore 10 del 14 aprile 1897, in una delle sale del Ministero del Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, allo incanto per lo Appalto e deliberamento definitivo della fornitura di tonnellate 1582 circa di rotaie in acciaio fuso Bessemer o Martin, tipo a suola, per l'armamento di tronchi e stazioni delle Ferrovie complementari, del complessivo presunto importo di L. 363,860, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente. Nella aggiudicazione si darà la preferenza, a parità di condizioni, alla industria nazionale.

Le condizioni si intenderanno pari quando il prezzo del materiale nazionale non ecceda l'offerta dell'industria estera, aumentata del 5 per cento dell'offerta stessa depurata del dazio di confine in lire sessanta (L. 60) la tonnellata, e delle spese medie di scarico dai piroscafi e di spedizione sulle ferrovie italiane al luogo di destino.

Queste spese di scarico e di trasporto, agli effetti della aggiudicazione di cui sopra, si riterranno ripartite sulle 1582 tonnellate, oggetto dell'appalto, e si stabiliscono in lire nove (L. 9) per ogni tonnellata.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici, approvato con decreto ministeriale 28 maggio 1895, e di quello speciale in data 14 gennaio 1897, visibili, assieme alle altre carte del progetto, presso la Divisione 3ª del R. Ispettorato Generale, nelle consuete ore d'ufficio.

Le rotaie saranno consegnate franche da qualunque dazio, spesa di trasporto, tasse camerali e da ogni altra spesa nelle località, nei modi e nei termini indicati nel Capitolato speciale suddetto.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato dei lavori della grande galleria di Tenda).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° marzo 1897 dello scavo e delle murature nella grande galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Scavo:	Dal 1° al 28 febbraio 1897	Dal principio dei lavori a tutto febbraio 1897	A farsi
Avanzata inferiore . .	141.00	5949.00	2151.00
Avanzata superiore . .	103.20	5453.70	2646.30
Calotta	75.00	5097.70	3002.30
Strozzo	122.00	4979.00	3121.00
Piedritto destro . . .	95 80	4695.05	3404.95
Piedritto sinistro. . .	133.13	4760.71	3339.29
Grande sezione completa	114.00	4728.00	3372.00
Murature :			
Calotta	96.00	5067.70	3032.30
Piedritto destro . . .	95.80	4689.05	3410.95
Piedritto sinistro . .	133.13	4754.71	3345.29
Acquedotto centrale . .	48.00	4235.20	3864.80
Marciapiedi destro . .	»	4225.00	3875.00
Marciapiedi sinistro . .	»	4312.40	3787.60

><

Ferrovia elettrica Cunardo-Luino.

La Società anonima Varesina di tramvie e ferrovie elettriche, a mezzo del suo Presidente ing. Campiglio ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una ferrovia a trazione elettrica per una linea da Cunardo a Luino, affinchè dopo seguito l'esame e l'approvazione della stessa in linea tecnica, ne sia accordata la concessione per il periodo di 70 anni, con una sovvenzione di L. 2500 al chilometro per la durata di 50 anni.

La linea ha la lunghezza di m. 10,704.36 e trovasi tutta in sede propria. La linea parte presso l'abitato di Cunardo, in continuazione della tramvia di Valgarna, e si sviluppa sulle colline che prospettano il Comune di Ferrera di Varese fino all'incontro della strada provinciale per Grantola, che incrocia mediante sotto-passaggio. Segue i ronchi di Grantola e passa dalla parte a monte di questo abitato: traversa il torrente Grantorella sopra un ponte a due archi di m. 7 di luce ciascuno. Continua poi sulle falde del monte per servire la filanda Decauville, l'abitato di Ruera e quello di Cucco, in comune di Montenagrino, e di poi, attraverso la campagna in pianura, si dirige a Valdemina-Valtravaglia. Di là passa il fiume Tresa sopra un ponte a due archi di m. 14 di luce ciascuno; ed in seguito, sottopassando le strade di accesso ai vicini abitati e la ferrovia per ponte Tresa, la linea giunge a Luino.

Tutto il tracciato si sviluppa con curve superiori a m. 60 di raggio. Le massime pendenze della linea raggiungono il 44.60 per mille in rettifilo ed il 39 per mille in curva di raggio inferiore a m. 100. La differenza complessiva di livello fra le stazioni estreme di Cunardo e di Luino è di m. 228. A Cunardo ed a Luino verranno stabilite apposite stazioni, e lungo la linea le fermate si faranno in binario corrente, utilizzando eventualmente fabbricati privati pel servizio del traffico che avesse a svilupparsi.

L'armamento del binario, che avrà lo scartamento di m. 1.10, sarà fatto con rotaie di acciaio tipo Vignoles, del peso di chilogr. 18 per metro corrente, poggiate su traversine di quercia delle dimensioni $0.12 \times 0.18 \times 1.50$ collocate alla distanza media di m. 0.80 da asse ad asse. La sezione normale della piattaforma stradale avrà m. 3.50 al piano di regolamento. Verranno adibite all'esercizio N. 2 vetture automotrici; N. 4 vetture rimorchiate e N. 6 carri merci.

La linea sarà a trazione elettrica con filo aereo a correnti trifasiche. L'energia elettrica sarà fornita dall'impianto di Cunardo, con forza motrice idraulica; il quale impianto è destinato a fornire l'energia anche per la tramvia Cunardo-Varese e per altri usi industriali.

La spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea e per la fornitura dell'occorrente materiale ruotabile ammonta a L. 790,000, ciò che corrisponde ad un costo medio chilometrico di L. 74,000 all'incirca.

><

Ferrovia Corleone-San Carlo.

(Domanda di proroga del termine assegnato pel completamento dei lavori).

Il Presidente della Deputazione Provinciale di Palermo ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere la proroga per la decorrenza e la scadenza del termine assegnato nell'atto di concessione 31 marzo 1893, pel completamento dei lavori della ferrovia a scartamento ridotto da Corleone per Bisacquino e Chiusa Sclafani a San Carlo, ponendo i nuovi termini

in armonia col contratto definitivo in corso di stipulazione fra la provincia di Palermo ed il noto costruttore cav. Roberto Frewhella, col quale questi assume per sè e per una Società anonima, da costituirsi, la costruzione e l'esercizio della ferrovia della quale si tratta.

><

La Commissione d'inchiesta ferroviaria.

La Commissione d'inchiesta ferroviaria riprenderà il 5 aprile i suoi lavori, continuando gli interrogatori verbali. Soltanto dopo finiti questi comincierà a discutere le risultanze dell'inchiesta. Ritiensi che non potrà finire i lavori entro giugno, talchè sarà costretta a chiedere una nuova proroga.

><

Per l'ampliamento della stazione di Parma.

Ci scrivono da Parma che quel sindaco ha rimesso, con viva raccomandazione, al Ministero dei Lavori Pubblici, una deliberazione del Consiglio Municipale, colla quale si fanno voti al Governo: 1° perchè venga provveduto all'ampliamento ed al completamento della locale stazione ferroviaria; 2° perchè siano attuati treni diretti sulla ferrovia Parma-Spezia-Sarzana, in coincidenza coi direttissimi di Roma.

><

Per una comunicazione diretta d'orario tra Gioia del Colle e Barletta.

Ci informano da Bari che quella Camera di Commercio ed Arti, con sua recente deliberazione, ha espresso voto al Ministero per ottenere che Gioia del Colle venga messa in comunicazione diretta con Barletta, regolando l'orario in modo che l'andata ed il ritorno abbiano ad effettuarsi nella medesima giornata, ed inoltre che i treni 952, 956, 953 e 957 a vece di partire o di fermarsi a Spinazzola, partano e ritornino a Gioia del Colle, onde i Comuni di Santeramo, Altamura e Gravina siano anch'essi abilitati a comunicare direttamente con Rocchetta-Foggia ed oltre, senza sottostare a lunghe fermate.

><

Norme per il carico delle merci a piccola velocità.

Siamo informati che la Mediterranea e l'Adriatica hanno predisposto e presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, un progetto di norma per ii carico delle merci a piccola velocità.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 13 del corrente mese, in Firenze, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, ebbero luogo le gare a licitazione privata per l'appalto delle seguenti forniture di materiale metallico di armamento:

1. Di tonn. 43.366 di cuscinetti in ghisa per deviatoi, divisi in due lotti, di cui il primo di tonn. 20.364 ed il secondo di tonn. 23.002. Le Ditte invitate alla gara furono 9, che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta-Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di. L. 17 al quintale, merce resa franca di ogni spesa su vagone a Milano;

2. Di 15 cuori capovolgibili in acciaio fuso, del peso totale di tonn. 5.030 circa. Alla gara vennero invitate quattro Ditte, che tutte concorsero. Rimase aggiudicataria provvisaria la Ditta Bochumer-Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation di Bochum, al prezzo di L. it. 41 al quintale, merce resa franca su vagone in stazione di Chiasso;

3. Di tonn. 92.750 di arpioni in ferro, divisi in due lotti. Ditte invitate 6; Ditte concorrenti 6. Rimasero aggiudicatarie provvisorie: la Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, del primo lotto di tonn. 40 di arpioni ordinari, e di tonn. 11.750 di arpioni speciali, tutti del tipo meridionale, al prezzo unico di L. 382.50 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Milano; la Ditta Macchi, Izar e Comp. di Milano, del secondo lotto di tonn. 40 di arpioni ordinari del mod. 2, e di tonn. una di arpioni per armamento del 3° tipo delle ferrovie complementari, al prezzo unico di L. 379 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Pavia;

4. Di tonn. 15.630 di barre in acciaio per aghi da deviatoi. Di 5 Ditte invitate alla gara, si ebbe una sola concorrente, cioè la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, alla quale venne aggiudicata provvisoriamente la fornitura al prezzo di L. 250 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Terni;

5. Di tonn. 77.675 di chiavarde in ferro per armamento. Tutte le 7 Ditte invitate alla gara hanno presentate le loro offerte, ed è rimasta aggiudicataria la Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, al prezzo di L. 449 la tonnellata, consegna della merce franca su vagone in stazione di Pavia;

6. Di tonn. 1.756 di caviglie in ferro a vite mordente. Di 7 Ditte invitate alla gara, 8 hanno concorso, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta-Società anonima Stabilimento metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 415 la tannellata, merce resa franca in stazione di Pisa su vagone.

(*Approvazione di lavori*).

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato le seguenti proposte di lavori presentate dalla Società per le Ferrovie Meridionali:

1. Per sopprimere gli abbaini sui tetti dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Cerchio, Pescina, Ortona, Carcito, Cocullo, Raiano Superiore, Prezza, Anversa, Scanno e Bugnara, della linea *Roma-Solmona;*

2. Per il consolidamento del ponticello al chilometro 210.333.42 da Roma, della linea da *Foligno a Terontola*, con annesso preventivo di spesa di L. 900;

3. Per la costruzione di una condotta d'acqua in servizio della stazione di Mestre, in derivazione dalla condotta principale dell'acquedotto di Venezia (*stazione di Mestre*). La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 16,330;

4. Per l'impianto del nuovo motore Tosi da 50 cavalli e per lo spostamento dei due motori esistenti e delle relative caldaie nelle officine del materiale mobile, nella *stazione di Bologna.*

(*Orario estivo*).

L'Adriatica, facendo seguito a sue precedenti comunicazioni, ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto di orario da attivarsi il 1° giugno prossimo su altre linee della Società.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 15 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di consolidamento del ponte sul Vallone Fiori 2°, presso la stazione di Pisciotta, nella linea da Battipaglia a Castrocucco. Alla gara vennero invitate 14 Ditte; le

concorrenti furono 11. Rimane aggiudicataria provvisoria la Ditta Carega ing. Carlo, col ribasso del 21 0[0 sui prezzi della tariffa.

(*Contratti d'appalto presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti contratti di appalto:

1. Colla Ditta V. E. Fratelli Ceretti di Villadossola, per l'acquisto di 74,000 chiavarde in ferro con rosetta;

2. Colla Ditta Battaini Enrico di Milano, per l'esecuzione di lavori del fabbricato ad uso uffici in stazione di Milano-Porta Garibaldi;

3. Colla Ditta Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per la fornitura di 155,000 caviglie a vite mordente in acciaio, da m. 0.13 di lunghezza, esclusa la testa, per armamento di primo tipo da m. 12, del peso totale approssimativo di chilogr. 62,000;

4. Colla Ditta-Fonderia Milanese di acciaio di Milano, per la provvista di 10 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso, per crociamenti di via, tangente m. 0.10, modello primo tipo, del peso di chilogr. 3100 circa;

5. Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri e colla Società-Stabilimento Metallurgico di Piombino, per la fornitura a ciascuna di esse di 166,000 arpioni in ferro di diverso tipo, del peso totale approssimativo di chilogr. 68,550;

6. Colla Società degli Alti Forni di Terni predetta, per la provvista di 5200 piastre speciali di giunzione in ferro colato, per armamento di primo tipo da m. 12, del peso totale approssimativo di chilogr. 48,900;

7. Colla Società Ligure Metallurgica di Genova, per la fornitura di 62,500 piastre in ferro colato, intermedie, a fori circolari, per armamento di primo tipo da m. 12, del peso approssimativo di chilogr. 125,000;

8. Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, per la provvista di 10,500 stecche di acciaio dolce a corniera, per armamento del tipo preindicato, di kg. 84,000 circa;

9. Colla Società Metallurgica di Genova, per la fornitura di 5100 stecche di acciaio dolce a corniera, per armamento del modello secondo, del peso totale di circa 51,400 chilogrammi;

10. Colla Società Ausiliare-Stabilimento Metallurgico di Piombino e colla Ditta Miani, Silvestri e Comp. di Milano, per la fornitura a ciascuna delle due Ditte di 86,000 piastre in ferro per armamento di diverso tipo, del peso totale approssimativo di chilogr. 172,400;

11. Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per la provvista di tonn. 2269 di rotaie d'acciaio fuso, ottenuto col processo Bessemer, per armamento di primo tipo da m. 12.

><

Ferrovie Nord-Milano.

(*Nuovo treno da Varese e da Como a Milano*).

La Direzione delle Ferrovie Nord-Milano ha proposto l'attivazione di un nuovo treno da Varese e da Como a Milano, da attivarsi al 1° aprile p. v. e stato vivamente reclamato dagli interessati.

Il treno partirebbe da Como-Lago alle 7.6 e da Varese alle 7.22 ed arriverebbe a Milano alle 8.47.

><

Navigazione sul Lago Maggiore.

Col 15 aprile p. v. entra in vigore il nuovo orario per i piroscafi della navigazione sul Lago Maggiore.

><

Nuovo orario dei treni sussidiari sulla linea Roma-Pisa.

La Mediterranea, di accordo coll'Adriatica, ha compilato un nuovo orario pei treni sussidiari ai diretti N. 1, 2, 63, 4, 64, 9 e 10 da effettuarsi in caso di interruzione della linea Roma-Pisa, sulla linea di Chiusi. Tale nuovo orario venne posto in vigore col 25 del corrente mese.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade ferrate:

1. Su di un atto di transazione concordato dalla Amministrazione governativa colla Impresa Raffaele Maccaferri in ordine a maggiori compensi domandati dalla Impresa stessa, in dipendenza dello appalto dei lavori di costruzione del tronco Quiesa-Viareggio della ferrovia da Lucca a Viareggio;

2. Su di una domanda della Impresa Michele Punturo tendente ad essere esonerata dalla multa contrattuale incorsa per avere oltrepassato il termine concessole per il compimento dei lavori da essa assunti con regolare contratto per l'ampliamento della stazione di San Cataldo, sulla linea ferroviaria da Bicocca a Canicattì e Caldare;

3. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Calderai per la costruzione dei tronchi da Fresa a Cefalù, della ferrovia Messina-Patti-Cerda.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva la proposta di ammissione alla tariffa speciale a vagone completo, dei trasporti di sughero greggio od in pezzi, in servizio interno della Rete Sicula, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Società interessata.

—

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa la seguente proposta relativa alla istituzione di una *tariffa speciale di esportazione*, a piccola velocità, per la *Rete Adriatica:*

« Per le spedizioni di merci a piccola velocità dirette a Venezia-Stazione marittima, per essere imbarcate e spedite ai porti dell'Africa situati oltre il Canale di Suez ed oltre lo Stretto di Gibilterra, è accordata, per il percorso sulla Rete Adriatica, una riduzione del 25 0[0 sui prezzi delle tariffe interne, non estensibili però al diritto fisso, alle tasse stabilite dall'allegato 8° delle tariffe per lo scalo di Venezia-Marittima ed alle tasse e diritti accessori. Le spedizioni devono percorrere sulla Rete Adriatica non meno di 200 chilometri, od altrimenti pagare le tasse per questo percorso minimo ».

—

La Mediterranea, anche a nome e per conto dell'Adriatica e della Sicula, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto del 14° supplemento alle tariffe per il trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità, in servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera (via Gottardo), il quale dovrà entrare in vigore col 1° aprile p. v.

—

La Sicula ha presentato alla superiore approvazione la proposta di concedere la tariffa speciale a vagone completo ai trasporti, da eseguire in servizio interno della Rete Sicula, di acqua semplice in botti o barili, per un peso minimo di 6 tonnellate o paganti per tali.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una domanda della Ditta F. S. Mastrovalerio di Rodi, per ottenere la rinnovazione, alle medesime condizioni, della nota concessione per trasporti di agrumi in casse, a piccola velocità accelerata, da Manfredonia a Napoli-Porto (punto franco).

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha approvato: una proposta fatta dalla Mediterranea, d'accordo con le Ferrovie Ticinesi, per la concessione a favore della Ditta Quaglia e Comp. per i suoi trasporti di calce e cemento da località del Monferrato a Biella; alla proposta di rinnovazione per un altr'anno, a datare dal 1° aprile p. v. ed alle stesse condizioni, della concessione già precedentemente fatta alla Ditta Michele Caso per i suoi trasporti di zolfo macinato da Torre Annunziata a stazioni Mediterranee.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Ovada. — Sull'istanza dei Ministeri del Tesoro e dei Lavori pubblici venne, in data 20 febbraio ultimo scorso, notificato al Municipio di Torino il ricorso da essi sporto alla Corte di Cassazione di Torino, col quale si chiede l'annullamento della sentenza 30 maggio 1895, profferita dalla Corte d'Appello di Genova nella causa intentata dai detti Ministeri alle Provincie di Genova, Torino, Alessandria e Cuneo, non che al Comune di Torino, per ottenere il concorso dei detti Enti rispettivamente votato per la costruzione della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti, che, quanto al Municipio di Torino, era di L. 200,000.

Tale sentenza pronunziò la piena assolutoria degli Enti convenuti da ogni domanda di contributo nella costruzione della ferrovia stessa.

Il Consiglio comunale di Torino, il 24 corr., approvò la proposta della Giunta, di accordare al Sindaco l'opportuna autorizzazione per presentare alla Corte di Cassazione controricorso in opposizione alla domanda dei predetti Ministeri.

Ferrovia Acqui-Cortemilia. — Il giorno 22 corrente si è radunato il Consiglio Comunale di Acqui, il quale approvò quanto ebbe ad esporre il sindaco riguardo alla linea che si vuol costrurre da Acqui a Cortemilia.

Premesso che all'adunanza dei sindaci tenutasi in Cortemilia si è stabilito di costituire un consorzio fra tutti i Comuni interessati, i quali pagherebbero a chi si assumesse di costrurre ed esercire la linea la somma di L. 500,000; e che tale somma a capitale perduto verrebbe sborsata per metà da Acqui e Cortemilia, cioè L. 125,000 per ciascuno e per metà dagli altri Comuni; il sindaco Saracco, dimostrandosi tutto propenso all'attuazione della nuova linea, invitò il Consiglio a manifestarsi sul progetto concretato nell'adunanza di Cortemilia.

Il Consiglio, dietro acconcie parole del cav. Accusani, consigliere provinciale di Bubbio, e dell'avv. Traversa, approvò in massima la proposta.

Ferrovia Firenze-Venezia. — Come abbiamo preannunciato nelle *Informazioni* del numero precedente dal 24 corrente, sino a nuovo avviso, in via di esperimento, è stato istituito, sulla linea Firenze-Venezia, un treno direttissimo giornaliero con servizio viaggiatori di 1ª e 2ª classe e bagagli.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 marzo 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,637,975.49, con un aumento di lire 127,702.86 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 marzo 1897 si ragguaglia a L. 93,932,975.74, presentando un aumento di L. 1,145,636.60 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 marzo 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,783,095.39, con un aumento di lire 252,722.36 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 marzo 1897 si ragguaglia a L. 17,609,614.58 e presenta un aumento di lire 917,637 86 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 28 febbraio 1897.* — Nella decade dal 21 al 28 febbraio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 243,990, con un aumento di L. 1078 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 28 febbraio 1897 ammontano a L. 7,034,565, con un aumento di L. 129,632 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Milano-Magenta-Cuggiono-Castano. — Leggiamo nel *Sole*:

« Ecco un'azienda industriale come ne vorremmo vedere a centinaia in Italia. Società modesta, ma che ogni anno presenta i migliori risultati finanziari.

« La relazione del Consiglio per l'esercizio 1896 dà la consolante notizia che esso può dare il più alto dividendo per azione fin qui distribuito e consentito dallo Statuto, cioè L. 17.50, a partire dal 17 maggio prossimo. Si ha quindi la sicurezza che il prossimo bilancio darà una interessenza alle Cartelle di compartecipazione, che sono date in sostituzione delle azioni estratte.

Utilissimo questo sistema di rimborsare ogni anno una parte del capitale sociale; oramai questa Società ridusse da 5000 a 3000 le proprie azioni (da L. 1,250,000 a L. 750,000) che saranno tutte rimborsabili entro 30 anni, coll'annuale sorteggio di 100.

La relazione accerta un introito per passeggieri nel 1896 di L. 174 968, superiore di L. 4500 a quello del 1895; per merci di L. 41,728 in leggera diminuzione in causa del minore trasporto di grani e laterizi; il reddito totale fu di L. 222,608, lasciando un utile netto di L. 54,973, oltre le L. 25,000 pel solito rimborso annuale di cento azioni.

La relazione rileva con piacere che finalmente fu decisa a favore della Società la vecchia questione della Ricchezza mobile, per cui non vi è più pericolo di una forte sopravvenienza passiva per pagamento di arretrati che le sovrastava come una spada di Damocle.

Furono rieletti tutti gli uscenti di carica.

Funicolare di Tavagnasco. — Fu inaugurata ultimamente a Tavagnasco, circondario d'Ivrea, una funicolare per il trasporto del minerale ricavato dalle miniere del paese, di galena argentifera e di calcopirite aurifera, recentemente scoperte. La linea costruita in breve tempo dall'ing. Fromment, ha una lunghezza di circa 3 km., e una differenza di livello di 400 m., funziona ottimamente e si possono trasportare senza inconvenienti 60 quintali di minerali in un'ora.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Belghe. — *Nuove concessioni.* — Con decreti reali del 16 febbraio 1897 sono state accordate alla Società Nazionale delle ferrovie vicinali:

1. La concessione della linea vicinale da Andemal ad Eghezée. Lo Stato parteciperà alla formazione del capitale per 62,000 franchi;

2. La concessione della linea vicinale Aecht-Aerschot-Tirlemont.

Ferrovie Serbe. — Una Casa inglese ha domandato al Ministro dei Lavori Pubblici Serbo la concessione per la costruzione e l'esercizio di una linea fra Belgrado e Valievo.

Questa linea dovrebbe avere un percorso di 100 km.; l'importo totale dei Lavori si calcola a circa 8 milioni. La Società Industriale Serba ha pure ottenuta la concessione della Ferrovia della Valle del Vimok.

Ferrovie Bulgare. — Il Ministro dei Lavori Pubblici Bulgaro ha sottoposto all'approvazione della Sobranie la domanda d'autorizzazione a costruire le linee seguenti:

1) Linea di raccordo da Silven alla linea trasversale Balcanica;

2) Linea di raccordo da Sistov alla linea trasversale del Nord;

3) Linea di raccordo da Silistria alla linea Rutsciuk-Varna;

4) Linea di raccordo da Dobritsch alla linea Rusciuk-Varna;

5) Linea da Berkowica a un punto da destinarsi della linea Mesdra-Lompalanca.

Ferrovie Brasiliane. — *Le linee dello Stato.* — Il *Financial News* pubblica i seguenti dati sullo stato delle ferrovie dello Stato Brasiliano.

Ad eccezione della Central Railway che si trova in una condizione tutta speciale, le spese di esercizio per le sette linee ammontano a 20,900 fr. carta per chilometro, mentre per le sette linee inglesi, la cifra corrispondente non è che di 15,240 franchi. Non vi è dubbio che, nello stato attuale, le linee dello Stato, ad eccezione fatta di due o tre sono in deficit.

Resta solamente a sapersi se questa perdita non potrà essere convertita in beneficio sia per una diminuzione di spese, sia per un aumento di riscossioni, sia per i due mezzi combinati. Ora prendendo per base le cifre fornite dalle ferrovie in mano degli inglesi, si giunge al seguente risultato.

	Lung. (Km.).	Riscoss. per Km. 1895 (carta)	Spese d'esercizio a 15,240 fr. per Km.	Deficit	Beneficii
		fr.	fr.	fr.	fr.
Sobral	216	4,865	3,946,805	2,243,450	»
Baturité	245	17,380	3,731,055	»	527,920
San Franc. Bahia.	383	8,620	5,839,055	2,535,595	»
Paulo Alfonso . .	116	3,760	1,767,840	1,331,165	»
P. Alegre Uruguagnana	378	25,370	5.766,995	»	3,833,400
	1,338	13,930	20,401,025	6,110,210	4,361,380
Centr. Pernambuco	161	23,565	2,453,640	»	1,340,525
Sout Pernambuco .	194	16,695	2,955,155	»	282,270
	1,693	15,165	25,809,820	6,110,210	5,984,175

Mettendo in confronto le condizioni di esercizio di queste linee a quelle inglesi le prime lasciano ancora un deficit di 26,000 franchi.

Ferrovia Transiberiana. — Si assicura da buona fonte che, il gran ponte della ferrovia transiberiana che traversa l'Obi, sarà terminato per il 5 aprile prossimo, e che pochi giorni dopo sarà aperto alla circolazione dei treni.

Ferrovie del Madagascar. — È stato distribuito alla Camera francese un progetto di legge per autorizzare il Ministro delle Colonie ad accordare alla Società francese di studi ed esplorazioni al Madagascar la concessione di una ferrovia da Tananariva al mare.

La convenzione provvisoria stipula che la Società, che sarà definitivamente costituita per la costruzione ed esercizio della linea, sarà sotto il regime della legge francese, che i suoi amministratori saranno francesi e che il suo capitale ascenda a 30 milioni almeno.

Il trattato comprende:

1. La concessione per 99 anni di una ferrovia da Tananariva al mare, e se occorrerà, di un porto da stabilire, sia sull'Jaroka, sia sopra una delle lagune o sul mare;

2. La concessione di terreni coltivabili a scelta della società e delle miniere che possono trovarsi nel sotto-suolo di questi terreni.

Il termine fissato per l'esecuzione della ferrovia è di sei anni.

Ferrovie Cubane. — La situazione delle ferrovie di Cuba diventa ogni giorno più difficile in seguito alla continuazione della guerra. Gli insorti attaccano le stazioni, distruggono le linee ed il materiale per impedire le rapide comunicazioni per i trasporti delle truppe spagnuole.

Le Compagnie che hanno sofferto maggiori danni sono quelle dell'Est e quella di Matanzas. Per questa ultima, i prodotti sono scesi da 5,349,930 franchi nel 1895, ad 1,549,930 franchi nel 1896; la diminuzione sul solo traffico dei viaggiatori è di 272,590 franchi. Queste perdite sono, è vero, compensate in parte da economie realizzate sull'esercizio; le circostanze difficili create dalla guerra hanno, infatti, condotto le Compagnie a ridurre il loro personale ed a diminuire i salari degli operai ritenuti, in modo che le spese totali, di questo capitolo, si sono trovate ridotte da 1,950,445 franchi a 864,170 franchi, cioè un'economia di 1,086,275 franchi.

La situazione è, lo si vede, assolutamente deplorabile, perciò le Compagnie hanno chiesto di aumentare le loro tariffe del 20 0[0 durante le ostilità.

I trasporti di truppe si fanno, d'altronde, con grande regolarità, malgrado gli sforzi degli insorti per intralciarli. Pertanto, una catastrofe è venuta, il 25 ottobre 1896, ad aggravare ancora gli orrori della guerra. Una collisione si è prodotta fra due treni carichi di truppe. Vi furono parecchi morti e feriti. La Compagnia deliberò di dare alle vittime la somma di 16,000 franchi.

Notizie Diverse

Società italiana dei forni elettrici. — Sotto gli auspici di ragguardevoli capitalisti ed industriali il 15 del corrente mese si è costituita a Roma la Società italiana dei forni elettrici, con il capitale iniziale di L. 100,000.

La nuova Società, che ha per iscopo principale l'esercizio commerciale ed industriale dei forni elettrici, comincierà col produrre entro il prossimo aprile il carburo di calcio, servendosi del forno elettrico Lori, della cui privativa industriale, la Società stessa è diventata proprietaria.

Con una felice combinazione la Società suddetta si è assicurata per il proprio esercizio lo stabilimento ed annessa forza motrice della già Società delle concie delle Pelli a Narni.

Il Consiglio di Amministrazione è composto dai signori ing. cav. Ettore Basevi, comm. Vittorio Cantoni, cav. Vittorio Imperatori, marchese Vittorio Incisa di Camerana, ing. Ferdinando Lori e prof. Matteo Pantaleoni.

A Sindaci sono stati nominati: conte Ercole Graziadei, il cav. Gustavo Mayrargues ed il conte Rinaldo Saffi.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi informa che, durante i primi due mesi del 1897, entrarono in Francia merci italiane pel valore di franchi 22,387,000 e vennero spedite in Italia merci francesi pel valore di franchi 19,358,000.

Dal confronto coi primi due mesi del 1896 risulta: una maggiore entrata di merci italiane per franchi 613,000 ed una maggiore esportazione di merci francesi per l'Italia per franchi 2,084,000 (commercio speciale).

Società per l'utilizzazione delle forze idrauliche del torrente Cellina a Pordenone. — A Pordenone, centro industriale ben noto, sorse l'idea di approffittare di un favorevolissimo stato di cose, offerto dal torrente Cellina, per dotare la regione di un impianto per l'utilizzazione a distanza delle energie idrauliche; e l'idea trovò appoggio in un gruppo di volonterosi che costituironsi in Società, intesa ad approntare tutti gli elementi atti a tradurre in effetto la utilissima concezione.

Furono già espletati gli studi, tutto il piano generale è ultimato — auspice l'ing. Luigi Salice — la domanda di concess one per investitura trovasi sotto istruttoria, ed ora alacremente si dà mano al completamento del progetto definitivo di esecuzione e dettaglio.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — Prospetto delle entrate postali del secondo trimestre dell'esercizio 1896-97 confrontate con quelle del secondo trimestre dell'esercizio 1895-96.

	1896 97	1895 96
Francobolli per le corrispondenze	9,423,618.74	9,258,201.86
Cartoline per le corrispond.	1,799,023.65	1,745,618.87
Biglietti postali	53,078.42	55,222.43
Cartoline per i pacchi . .	1,397,588.07	1,383,395.78
Segnatasse	256,286.23	269,883 —
Tasse per l'emissione vaglia	845,366.36	794,974.85
Francatura giornali e stampe in conto corr. colla Posta .	355,859.78	335,616.33
Tasse di fido, casella, ecc. .	11,873 —	11,411 —
Rimborsi dovuti dalle Amministrazioni estere . .	417,128.78	465,196.33
Proventi diversi	17,762.68	25,475.52
Prodotto della vendita dei francobolli applic. dal pubblico sulle cartoline-vaglia e sui cartellini dei risparmi	223,697 —	228,686.25
Totale . .	14,831,282.69	14,572,683.22
Differenza nell' esercizio 1896-97 in più		257,600.47

L'Esposizione di Bruxelles. — La Direzione della Sezione Italiana all'Esposizione di Bruxelles, avverte i signori espositori che l'inaugurazione avrà luogo infallibilmente il giorno 24 aprile, che il giorno 22 verranno tolti i binarî interni dalle Sezioni e che quindi, qualora venisse autorizzata l'introduzione delle merci degli espositori ritardatari, questa sarà fatta a loro spese.

È d'uopo quindi che gli espositori inviino le merci senza alcun indugio.

— *Concorsi speciali a premi.* — Per opportuna norma degli interessati si rammenta essere ostensibile presso il Museo Commerciale in Torino l'elenco dei concorsi internazionali a premi da conferirsi agli autori di lavori e opere ed agli inventori che risolvano nel miglior modo i quesiti o soddisfino ai *desiderata* istituiti per le sezioni delle Scienze e della Economia sociale dal Commissariato Belga presso l'Esposizione Internazionale che sarà inaugurata nell'aprile p. v. a Bruxelles.

La somma in denaro destinata per l'assegnazione di detti premi agli autori, senza distinzione di nazionalità, ammonta alla cifra di fr. 300,000.

Il grande incendio nella stazione di Berna. — Verso le 4 del mattino del 21 corr., si manifestò un incendio alla stazione ferroviaria di Berna. In due ore l'immenso fabbricato fu completamente ridotto in cenere.

Il *buffet*, le sale d'aspetto, gli uffici, tutto è scomparso. Mentre le fiamme divoravano l'edificio, il treno diretto Lione-Ginevra entrava alla stazione, e il tetto crollava con orrendo fracasso.

I danni sono gravissimi.

L'edificio apparteneva alla Compagnia Centrale Svizzera.

La produzione aurifera del Transvaal. — Si ha da Londra che la produzione delle miniere d'oro del distretto di Johannesburg, ammontò nel febbraio scorso e 169,054 once, contro 171,521 nel gennaio. La produziona delle miniere d'oro nel Transvaal propriamente detto fu nel febbraio di 41,946 contro 38,311 nel gennaio.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 430 per provvedere all'impianto di n. 4 cancelli pedonali in corrispondenza al ponte sul canale Carlo Alberto al km. 0.388.15 della linea Cantalupo-Cavallermaggiore;

L. 580 per provvedere all'abbassamento ed al rivestimento in muratura della cunetta di piattaforma, alla base dello scartamento destro della trincea d'approccio alla Galleria di Casalta lungo la linea Montepescali-Asciano;

L. 645 per provvedere all'applicazione di fermaneve al tetto del fabbricato viaggiatori nella stazione di Saluzzo della linea Cuneo-Saluzzo;

L. 83,000 per provvedere al consolidamento delle fondazioni della 2ª e 3ª pila del ponte sul torrente Stura presso Cherasco al km. 88.932.38-89.062.00 della linea Savona-Bra.

Rete Adriatica. — L. 2200 per provvedere alla sistemazione del ponticello di luce m. 2.60 sul fosso Balagato attraverso il piazzale della stazione di Ellera, al km. 49.703.05 da Foligno della linea Foligno-Terontola;

L. 2350 per provvedere al rialzamento della diga trasversale alla ferrovia presso Vergato al km. 33.873.190 dal Bivio Reno della linea Bologna-Pistoia;

L. 800 per provvedere alla costruzione del parapetto nel muraglione di sostegno al km. 186.394.40-478 000 da Roma della linea Orte-Falconara;

L. 10,540 per provvedere all'impianto di un piano caricatore e al prolungamento del binario merci nella stazione di Montenero di Bisaccia della linea Bologna-Otranto;

L. 1900 per provvedere al consolidamento di un tratto del rilevato al km. 116.596 della linea Milano-Venezia;

L. 50,000 per provvedere alla deviazione della ferrovia Porto Civitanova Albacina fra i km. 49.927.95 e 50.267.19 in corrispondenza del vallone Acquaceci e al rafforzamento del volto lesionato del viadotto in 8 archi attraversante il vallone medesimo al chilometro 50.120.50;

L. 21,800 per provvedere alla costruzione di 2 case cantoniere doppie ai km. 72.170 e 80.057 in sostituzione delle 2 case cantoniere in istato cadente da demolirsi ai km. 71.950 e 80.057 della linea Bari Taranto.

Rete Sicula. — L. 19,600 per provvedere all'acquisto ed al collocamento in opera di una travata mettallica di m. 20 nella nuova luce del ponte sull'Anapo al km. 315.168.67 della linea Siracusa-Licata

Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 16,330 * per costruzione di condotta di acqua in stazione di Mestre;

L. 900 * per consolidamento d'un ponticello sulla linea Foligno-Terontola;

Soppressione * di abbaini ai tetti dei fabbricati viaggiatori di diverse stazioni della linea Roma-Solmona;

Impianto * di motore in stazione di Bologna.

Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (14 aprile). — Appalto * per fornitura di circa tonn. 1582 di rotaie in acciaio fuso Bessemer o Martin.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Forniture diverse di materiale metallico d'armamento (V. *Informazioni*).

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Carega ing. Carlo, l'appalto * dei lavori di consolidamento del ponte sul Vallone Fiori 2°, sulla linea Battipaglia-Castrocucco, col ribasso del 21 0[0 sui prezzi di tariffa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (seduta del Comitato, 26 marzo). — Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di 300 assi diritti in acciaio fuso Martin-Siemens per locomotive e tender;

Colla ditta Attilio Bagnara di Genova per fornitura di 11,250 pezzi di legno pitch-pine segati a dimensioni fisse;

Colla Deutsch-Osterreichische Mannesmanröhren Werke di Dusseldorf per fornitura di 10.000 tubi bollitori in ferro con cannotto in rame per locomotive;

Colla ditta Gasti Carlo di Cengio per appalto lavori di rinforzo fondazioni della 2ª e 3ª pila del ponte ferroviario sul torrente Stura presso Cherasco;

Colla ditta Andrea Gagliardi di Sacconago per fornitura di kg. 100.000 di cotone in filetto;

Colla ditta Fantoni Vincenzo e figli di Alessandria per impianto siepi e stecconato di chiusura ai rilevati d'accesso ai ponti sui torrenti Pellice, Varaita, Macra e fiume Po sulla linea Airasca-Cavallermaggiore;

Colla ditta Lazzarini Gustavo di Ceprano per costruzione di sette cessi isolati ai caselli da guardiano sul tronco Roma-Pontegalera;

Colla ditta Zuretti Carlo di Bra per appalto lavori di completamento della linea Bra-Carmagnola.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Foggia (31 marzo, ore 11, 2ª asta per deserzione primo incanto). — Appalto per la costruzione di un nuovo macello fuori dell'abitato. Importo L. 209,770, oltre L. 13,000. Cauzione provv. L. 11,500.

Municipio di Spezia (3 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di ampliamento dell'Ufficio comunale del gas. Imp. L. 24,000. Cauz. L. 2400. Fatali 19 aprile, ore 10.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Alessandria (21 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada Nazionale n. 18 Asti-Chivasso, compreso fra la stazione ferroviaria di Asti al confine con la Provincia di Torino (m. 38,237), esclusa la traversa di Asti, durante il sessennio 1897-1903. Imp. compless. L. 237,938.40. Cauz. provv. L. 6000. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Girgenti (22 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada Nazionale, n. 69, da Palermo a Girgenti, compreso fra la Sella Contuberna e l'estremo destro del parapetto del ponte sul fiume Platani, della lunghezza di m. 38,237.30, esclusc le traverse degli abitati di Santo Stefano Quisquina, Bivona, Alessandria della Rocca e Cianciana, durante il sessennio 1897-1903, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1903, per la presunta complessiva somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 294,000. Cauz. provv. L. 9800. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (24 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di due tettoie metalliche con chiusure scorrevoli e relative opere murarie sulla calata degli Zingari, nel porto di Genova. Importo L. 128,000. Cauz. provv. L. 8000. Fatali a stabilirsi.

Prefettura di Milano. — L'asta per l'appalto dei lavori di ricostruzione del ponte sul canale Martesana, a Crescenzago, venne sospesa.

Miniere dell'Elba. — Essendo andata deserta l'asta per le miniere dell'Elba, indetta per il 22 marzo, il secondo esperimento di asta si terrà a Livorno il 10 aprile prossimo.

APPALTI ALL'ESTERO.

Bulgaria. — *Ministero de Lavori Pubblici a Sofia* (27 maggio-7 giugno, ore 10). — Appalto a *forfait* dei lavori di costruzione della strada ferrata Roustchouk-Gornia-Orèhovitza-Tornovo (km. 135 circa). Canz. provv. fr. 530,000. Per schiarimenti rivolgersi alla Divisione delle costruzioni presso il Ministero.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria e Armamenti - Spezia — (9 aprile, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di materiali diversi da costruzione e per fonderia. Importo L. 21,700. Cauz. provv. L. 2170. Fatali 30 aprile, ore 12.

Genio Militare — Napoli — (6 aprile, ore 11, unica e def.). — Fornitura di **ferro** in **lamiera zincata:**

1° lotto: kg. 2500 piana, a L. 0.45; kg. 50,000 scanellata, a L. 0.50. Cauz. L. 2700;

2° lotto: identico al primo. Consegna giorni 25.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Marzo 20	Marzo 27
Azioni Ferrovie	Biella		L. 508	508
»	»	Mediterranee	» 505	505
»	»	Meridionali	» 663.50	663.50
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	385
»	»	» (2ª »)	» 365	365
»	»	Secondarie Sarde	» 2-0	278
»	»	Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie Meridionali			» 543	543
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule A. B. C. D.	» 292.50	295
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
»	»	Gottardo 4 %	» 101.50	101.60
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 506.50	506
»	»	Meridionali	» 308	309.50
»	»	Meridionali Austriache	» 390.50	391
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 308.25	309.25
»	»	» 2ª emiss. »	285	285
»	»	Pontebba	» 454.50	461
»	»	Sarde, serie A	» 298	298
»	»	» serie B	» 292	295
»	»	» 1879	» 298	298
»	»	Savona	» 319	319
»	»	Secondarie Sarde	» 428	429
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 475	475
»	»	Tirreno	» 460	460
»	»	Vittorio Emanuele	» 320	320.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° aprile saranno pagate le cedole:

N. 37 delle Obbligazioni (emissione 1879) in L. 5.82 netto
» 31 » (1ª emissione 1882) »
» 29 » (2ª » 1882) »
» 52 » (Serie A) in L. 7.50.

Saranno pure rimborsate le obbligazioni estratte della Serie A, quelle della emissione 1879 e quelle della 1ª e 2ª emissione 1882.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

31 marzo. — **Ferrovie Economiche e Tramvie della Brianza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 in Milano.

10 aprile. — **Ferrovie Napoletane.** — Assemblea generale di seconda convocazione per le ore 16.30 in Milano. — Stazione Nord-Milano.

— **Ferrovie Appennino Centrale.** — Assemblea di seconda convocazione per le 16.30 in Milano. — Stazione Nord-Milano.

27 aprile. — **Ferrovia Marmifera privata di Carrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 in Firenze.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Marzo 1897.* — *26ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1307	— 206
Media	4474	4407	+ 67	1234	1245	— 11
Viaggiatori	1,357,842 23	1,247,414 30	+ 110,427 93	81,025 88	71,763 26	+ 9,262 62
Bagagli e cani	76,462 99	75,435 12	+ 1,027 87	3,477 40	2,093 27	+ 1,384 13
Merci a G.V. e P.V. acc.	358,517 00	358,475 46	+ 41 54	20,064 83	16,891 51	+ 3,173 32
Merci a P. V.	1,672,906 62	1,672,148 12	+ 758 50	67,678 54	66,051 59	+ 1,626 95
TOTALE	3,465,728 84	3,353,473 00	+ 112,255 84	172,246 65	156,799 63	+ 15,447 02
	Prodotti dal 1° Luglio 1896 al 20 Marzo 1897.					
Viaggiatori	34,150,077 41	34,438,798 78	— 288,721 37	2,192,306 70	2,145,820 11	+ 46,486 59
Bagagli e cani	1,713,401 50	1,655,785 22	+ 57,616 28	69,936 76	61,848 78	+ 8,087 98
Merci a G.V. e P.V. acc.	8,896,885 55	8,645,243 77	+ 251,641 78	414,209 12	405,185 64	+ 9,023 48
Merci a P. V.	44,612,161 63	43,668,494 96	+ 943,666 67	1,883,997 07	1,766,161 88	+ 117,835 19
TOTALE	89,372,526 09	88,408,322 73	+ 964,203 36	4,560,449 65	4,379,016 41	+ 181,433 24
	Prodotto per chilometro.					
della decade	752 11	760 94	— 8 83	156 45	119 97	+ 36 48
riassuntivo	19,975 98	20,060 89	— 84 91	3,695 66	3,517 28	+ 178 38

(*) La linea Milano-Chiasso km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 7ª Decade — dal 1° al 10 Marzo 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1897	1,028,964.31	45,622.92	277,358.50	1,214,117.72	11,610.05	2,577,673.50	4,247.00
1896	920,208.85	48,681.19	259,621.18	1,110,988.75	12,868.80	2,352,368.77	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 108,755.46	— 3,058.27	+ 17,737.32	+ 103,128.97	— 1,258.75	+ 225,304.78	»
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1897	5,758,420.80	285,152.26	2,030,884.75	8,199,848.38	80,891.50	16,355,192.60	4,247.00
1896	5,717,914.98	291,840.11	1,868,230.65	7,490,416.03	96,570.69	15,464,972.46	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 40,505.82	— 6,687 85	+ 162,654.10	+ 709,427.35	— 15,679.19	+ 890,220.23	»
	RETE COMPLEMENTARE						
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1897	64,935.11	1,169.80	20,525.60	117,501.43	1,289.95	205,421.89	1,359.88
1896	58,710.65	1,378.12	21,240.72	95,184.12	1,490.65	178,004.26	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 6,224.46	— 208.32	— 715.12	+ 22,317.31	— 200.70	+ 27,417.63	»
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1897	391,889.52	7,761.52	129,390.77	715,418.04	10,084.85	1,254,544.70	1,359.88
1896	388,135.65	8,281.48	121,957.24	646,023.24	11,775.36	1,176,172.97	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 3,753.87	— 519.96	+ 7,433.53	+ 69,394.80	— 1,690.51	+ 78,371.73	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
496.37	451.29	+ 45.08	3,140.74	2,967.99	+ 172.75

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

24ª Decade — Dal 21 al 28 Febbraio 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	68,006.00	1,339.00	8,738.00	107,915.00	1,034.00	187,032.00	616.00	304.00
1896	69,304.00	2,336.00	9,000.00	106,331.00	967.00	187,938.00	616.00	305.00
Differenze nel 1897	— 1,298.00	— 997.00	— 262.00	+ 1,584.00	+ 67.00	— 906.00	»	— 1.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 28 FEBBRAIO 1897.								
1896-97	2,091,668.00	42,605.00	241,868.00	3,011,104.00	32,437.00	5,419,682.00	616.00	8,798.00
1895-96	2,162,442.00	46,671.00	251,876.00	2,891,829.00	34,974.00	5,387,792.00	616.00	8,746.00
Differenze nel 1897	— 70,774.00	— 4,066.00	— 10,008.00	+ 119,275.00	— 2,537.00	+ 31,890.00	»	+ 52.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	28,846.00	526.00	2,634.00	21,466.00	310.00	53,782.00	484.00	111.00
1896	28,751.00	843.00	2,517.00	18,365.00	94.00	50,570.00	484.00	104.00
Differenze nel 1897	+ 95.00	— 317.00	+ 117.00	+ 3,101.00	+ 216.00	+ 3,212.00	»	+ 7.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 28 FEBBRAIO 1897.								
1896-97	809,213.00	13,839.00	67,447.00	617,426.00	5,139.00	1,513,064.00	484.00	3,126.00
1895-96	818,122.00	13,263.00	62,640.00	521,840.00	5,788.00	1,421,653.00	484.00	2,937.00
Differenze nel 1897	— 8,909.00	+ 576.00	+ 4,807.00	+ 95,586.00	— 649.00	+ 91,411.00	»	+ 189.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	2,293.00	81.00	191.00	611.00	»	3,176.00	23.00	138.00
1896	3,339.00	226.00	199.00	640.00	»	4,404.00	23.00	191.00
Differenze nel 1897	— 1,046.00	— 145.00	— 8.00	— 29.00	»	— 1,228.00	»	— 53.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 28 FEBBRAIO 1897.								
1896-97	75,499.00	2,882.00	6,374.00	17,036.00	28.00	101,819.00	23.00	4,427.00
1895-96	74,994.00	3,095.00	5,594.00	11,777.00	28.00	95,488 00	23.00	4,152.00
Differenze nel 1897	+ 505.00	— 213.00	+ 780.00	+ 5,259.00	»	+ 6,331.00	»	+ 275.00

Digitized by Google

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punticontro indicati alle Stazionisotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena o Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a. *Déjeun.*		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p. *Pranzo*	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry. . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa. . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	8 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 20 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende **viaggiatori di 3a** classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da **Calais** e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modano e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord **per Londra** alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — ***Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.*** Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte **da Calais alle 8 p** e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente **da Milano a Calais** col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 3 Aprile 1897 NUM. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LE TRAMVIE A VAPORE E LE FERROVIE ORDINARIE IN ITALIA

(*Continuazione, Vedi N. 13*).

V.

Resta ora da esaminarsi il terzo dei requisiti: la frequenza dei convogli: e dirò subito che per questo le tramvie a vapore possono vittoriosamente lottare colle ferrovie complementari ed, in generale, colle linee di scarso traffico: perchè a parità di circostanze, ed anche con una spesa relativamente minore, le tramvie possono offrire al pubblico un maggior numero di convogli giornalieri.

I corrispettivi per l'esercizio delle Reti complementari, nei rapponti fra Stato e Società esercenti, sono determinati da apposita formola algebrica, studiata sui dati dell'esperienza, nella quale si tien conto della lunghezza della linea in relazione colle maggiori o minori difficoltà offerte dalla strada pel rimorchio dei convogli, e della importanza del traffico servito, in relazione col reddito lordo annuale corrispondente (1); e le Società, mediante i detti corrispettivi sono tenute, per contratto, ad effettuare su ciascuna linea non meno di due coppie giornaliere di convogli, fin tanto che il reddito lordo chilometrico annuo non superi le 6000 lire; ma, tanto al disotto come al disopra di questo reddito, si può dire che il numero giornaliero dei convogli finisce coll'essere determinato più dalle abitudini locali, combinate colle influenze politiche, che non dal contratto, perchè le Società esercitano non poche linee con tre o più coppie di convogli giornalieri, anche se hanno un reddito alquanto inferiore alle 6000 lire. Quando poi una data linea raggiunga le 15,000 lire annue di reddito lordo chilometrico (1), essa passa a far parte delle Reti principali, i corrispettivi delle quali non sono regolati dalla formola suindicata, ma da altre disposizioni contrattuali.

Disgraziatamente le linee che hanno meritato o stanno per meritare il detto passaggio sono poche: la sola che attualmente può guadagnarselo è la Mestre-S. Donà-Portogruaro, la quale nel 1895 aveva già raggiunto L. 14,850 per chilometro; tutte le altre linee complementari offrono redditi assai scarsi, come appare dalla media chilometrica del loro reddito, già indicata in L. 5000 circa; aggiungerò, anzi, che, mentre per le tramvie a vapore esaminate dalla Commissione di inchiesta più volte citata il minimo reddito annuo chilometrico non scendeva sotto L. 2000, per talune linee complementari, nel 1895-96, esso è stato anche minore (2). Questa somma non di meno può ritenersi quale limite minimo del reddito chilometrico tanto per le tramvie quanto per le ferrovie.

La frequenza dei convogli sulle ferrovie complementari, anche col minimo reddito di L. 2000, deve essere di quattro al giorno; ma, se si fa il conto del corrispettivo d'esercizio pagato dallo Stato per esse, si trova che la spesa corrispondente al detto reddito quanto alle linee del continente è di circa L. 5000, e quanto a quelle della Sicilia di circa 6000 per chilometro, onde una perdita per lo Stato da L. 3000 a L. 4000 per chilometro. La frequenza dei convogli sulle tramvie a vapore, in eguali circostanze, è invece di almeno sei per giorno, con una spesa non maggiore di L. 3000, onde, al più, la perdita di sole L. 1000 al chilometro. Che, se poi si volesse far correre un numero maggiore di convogli, anche con veicoli vuoti, come appunto avviene su certi linee complementari, mediante la suindicata spesa di cinque a seimila lire, le tramvie a vapore sarebbero in grado di offrire fino a quattordici piccoli convogli giornalieri; per

(1) La suindicata formola è questa: $S = aR + 3000\,L$; nella quale: a è un coefficiente che, per le linee complementari del continente, è 0.60, e per quelle della Sicilia è 0.80, comprese le quote destinate ai fondi speciali dell'esercizio, R è il reddito lordo, ed L è la così detta lunghezza *virtuale* della linea, che viene determinata in modo da riuscire direttamente proporzionale alle difficoltà di trazione offerte dalla linea pel rimorchio dei convogli lungo di essa, e che adesso, per le linee complementari delle reti Adriatica e Mediterranea, è 1.25, mentre per quelle della rete complementare Sicula è 1.50.

(1) Tale è il limite fissato per le linee complementari delle reti Adriatica e Mediterranea, mentre per quelle della rete Sicula il passaggio alla Rete principale avviene quando il reddito chilometrico raggiunga le L. 12,000.

(2) Bricherasio-Barge (L. 1955), Avellino-Paternopoli (L. 1949), Casalbuono-Lagonegro (L. 1986), Rocchetta S. Venere-Gioia del Colle (L. 1340), Barletta-Spinazzola (L. 1850).

cui, a parità di perdita, le tramvie in tali circostanze potrebbero per lo meno dare maggior soddisfazione alle popolazioni interessate, le quali, contente d'avere colla ferrovia un frequente passaggio di convogli presso il rispettivo campanile, finirebbero col plaudire maggiormente all'autorevole prestigio di chi avrebbe saputo ottenerla.

Ho già osservato che il reddito medio annuo chilometrico attuale, ottenuto dallo Stato coll'insieme delle ferrovie complementari, è di L. 5000 contro la spesa media di circa L. 7000; aggiungerò ora che reddito eguale, colle tramvie a vapore, si ottiene con una spesa alquanto inferiore alle L. 5000, pur offrendo al pubblico da 8 a 12 convogli giornalieri; e dirò infine che, per le ferrovie complementari del continente, il rimborso delle spese d'esercizio, per anno e per chilometro, allo stato attuale delle cose, si ottiene con un reddito annuo variabile da nove a diecimila lire per chilometro, mentre, per le tramvie a vapore, non ne occorrerebbe che la metà all'incirca, senza contare il vantaggio, già indicato, di offrire un numero di convogli assai maggiore dei sei offerti dalle dette ferrovie (1).

VI.

Chiarita così, anche in rapporto agli interessi economici delle località servite, la convenienza delle tramvie a vapore in confronto di non poche ferrovie ordinarie, convenienza che, per le linee di scarso traffico, non è forse minore di quella agli effetti finanziari dell'industria dei trasporti in sè stessa, come può spiegarsi che le tramvie non abbiano potuto estendersi quanto sarebbe stato necessario, per sostituirsi a molte ferrovie appartenenti alle grandi Reti principali e complementari? Io penso che, a proscriverle dai programmi ferroviari del Governo e del Parlamento, non sia stato estraneo anche il nome adottato per distinguerle dalle ferrovie propriamente dette, giacchè, se si fosse proposto di sostenerne e di favorirne la costruzione, là dove le circostanze locali ne offrivano l'opportunità, le provincie interessate ed i fautori della perequazione ferroviaria (sulle carte geografiche) per talune idee malintese preconcette non avrebbero mancato di vedere in ciò un differente trattamento rispetto ad altre provincie; mentre è stato altra volta dimostrato che, in causa delle enormi spese sostenute dallo Stato per costruire troppe e troppo grandiose strade ferrate, si è proprio arrivati alla sperequazione (2).

Nè si potrebbe obbiettare che le tramvie a vapore non avrebbero raggiunto lo scopo pel quale taluno volle le grandi strade ferrate, pur sapendo che sarebbero riuscite sproporzionate ai traffici cui dovevano servire, giacchè parmi che ancor esse, le tramvie a vapore, a parità di reddito lordo, mentre avrebbero offerto allo Stato i vantaggi indiretti di un maggior gettito di imposte e del risparmio di certe spese, avrebbero servito a scoprire i tanto decantati grossi traffici latenti, dai quali si vuole che dipenda l'avvenire delle provincie meno ricche del nostro Paese.

Se non che, ormai, i fatti hanno dimostrato che, mentre i grossi redditi, diretti ed indiretti, di molte strade ferrate costruite non sono che una speranza, sono invece una dura realtà i grossi pesi che gravano sui cittadini, anche in causa degli interessi annuali da pagarsi per gli ingenti capitali immobilizzati in esse dallo Stato. È vero che la vita delle nazioni non si misura a diecine di anni, ma non perciò debbono esse correre a rovina coll'inseguire il miraggio di un miglioramento da raggiungersi forse, in un molto lontano avvenire, a beneficio soltanto delle generazioni future.

Parmi quindi che, prima di favorire la costruzione di nuove ferrovie, per le quali sta dinanzi al Parlamento apposito disegno di legge, ci si dovrebbe ripensare; giacchè, pur considerando le sole linee già classificate per leggi anteriori, trattasi di altri 1100 km. per una spesa ora indicata in 400 milioni, all'atto pratico certamente molto maggiore; mentre, se si considerano anche tutte le ferrovie per le quali già sono state presentate al Governo le relative domande di concessione, si arriva a poco meno di 3000 km. di nuove linee (1), dei quali 160 per la Sicilia, 1060 per la regione meridionale, ed il resto diviso per metà fra le regioni centrale e settentrionale del continente.

Abbandonato, finalmente, del tutto il sistema di far costruire le ferrovie direttamente dallo Stato, colla suindicata legge si propone di favorirne la costruzione mediante l'industria privata aumentando il sussidio chilometrico, da L. 3000 a 6000 quando trattisi di ferrovie già classificate per leggi anteriori, e da L. 3000 a 5000 per quelle il cui importo di costruzione non sia inferiore a L. 150,000 per km., pur conservando le disposizioni restrittive di cui all'art. 1° della legge 30 giugno 1889, n. 6183, serie III. Ma la proposta, quantunque modesta e circondata da talune restrizioni, è pur sempre pericolosa; anzitutto, perchè le dette restrizioni finora sono state interpretate con larghezza soverchia (2); poi perchè, col sistema parlamentare dominante, non ci sarebbe da meravigliarsi se, riconosciuto il nuovo sussidio chilometrico alquanto scarso, quel primo aumento fosse ben presto seguito da altri in misura anche più larga; e questo pensiero è avvalorato dal fatto, che, anche adesso, mentre il Governo nel maggio 1896 si limitava a proporre un aumento di sussidio per sole L. 1000, eccoti, nel luglio successivo, la Commissione parlamentare che propone di portare il detto aumento a 2000 ed anche a 3000 lire. In presenza di questi fatti, mi pare che sarebbe prudente di esaminare se, invece di sussidiare nuovi impianti ferroviari, alquanto grandiosi pel loro carattere speciale e per le modalità di esercizio che ne conseguono, non fosse il caso di favorirne di assai più modesti e più adattati all'importanza dei servizi che dovranno rendere. E' vero che, in casi eccezionali, per effetto della nuova legge sulle tramvie a trazione

---

(1) Avendo già indicato nella nota a pag. precedente la formola per determinare la spesa d'esercizio delle linee appartenenti alla Rete complementare, pei tecnici ai quali piacesse d'estendere i confronti, parmi opportuno di aggiungere che, da uno studio particolareggiato sui dati offerti dalla citata Relazione d'inchiesta, ho potuto ricavare, per la spesa approssimativa media annuale chilometrica di esercizio delle tramvie a vapore, quest'altra formola:

$$s = \frac{5}{4}\,(26 + i\,(3 + v)\,n + 1240\,;$$

in cui: i è la pendenza media delle linea, per dato, non minore del 10 0|00; n è il numero dei convogli per giorno e per chilometro; v è il numero dei veicoli per ogni convoglio, consentito dalla potenza della locomotiva in relazione colla salita massima da superarsi, ma, in ogni caso, non maggiore di 6; pur avvertendo che le tramvie considerate hanno il binario largo metri 1.45. Siccome però l'indicata espressione non è in funzione del reddito lordo chilometrico annuale, che dirò R, occorre aggiungere quest'altra:

$$v = \frac{R}{365\,n\,r}\,;$$

ove r è il reddito medio chilometrico del veicolo, il quale può oscillare da L. 0.28 a L. 0.35, entro i quali limiti, approssimativamente, oscilla anche il reddito medio chilometrico del veicolo dei convogli delle ferrovie complementari.

(2) Vedasi *Nuova Antologia*, fascicoli 15 marzo e 1° aprile dell'anno 1894.

(1) Vedasi l'allegato *A* alla Relazione 19 maggio 1896 della Commissione parlamentare sul disegno di legge per l'approvazione delle ultime convenzioni di nuove costruzioni affidate alle grandi Società esercenti, e gli allegati *C, D, E* alla Relazione della Commissione parlamentare che ha esaminato il disegno di legge per l'aumento del sussidio annuo chilometrico, relatore on. Buttini.

(2) L'articolo 1° della legge suindicata si esprime così:

« La sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale o a sezione ridotta che congiungano tra loro o alle reti principali ed ai porti del Regno: ampi e popolari territori; centri cospicui per industria e per ricchezza di prodotti agricoli; bacini minerari; regioni ancora prive di ferrovie; capoluoghi di circondario e di mandamento; Comuni di frontiera; od allaccino altre ferrovie già esistenti, semprechè, le nuove ferrovie, non facciano concorrenza diretta e in notevole parte del loro percorso ad una linea delle reti principali toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni di leggi vigenti ».

Per quanto questo articolo sia largo, pure il criterio della non concorrenza alle linee già esistenti vi è espresso chiaramente; nondimeno si potrebbe citare qualche caso nel quale il detto criterio non si è tenuto ben presente.

meccanica e sulle ferrovie economiche, anche le ferrovie a binario ridotto per una parte del percorso possono disporsi su strade ruotabili, non cessando per questo di aver diritto ad un sussidio pei tratti disposti su sede propria. Ma conviene considerare che, all'atto pratico, le misure di precauzione contenute nella legge, pei tratti di ferrovia eventualmente in comune con una strada ruotabile, renderanno frustranea quella facilitazioue, specialmente in terreni accidentati, a meno che, come dirò in seguito per le tramvie, ferrovia e strada ruotabile non siano già stati studiati, almeno in parte, tenendo presente l'eventualità di una comunanza di sede; per cui, tutto ben considerato, si può ritenere che le nuove ferrovie, anche a binario ridotto, finiranno coll'essere costruite quasi per intero su sede propria, e quindi col costare somme non indifferenti, essendo noto che ormai le ferrovie in condizioni più o meno facili sono state costruite tutte.

Basti ricordare, che i 600 km. di piccole ferrovie costruite in Sardegna hanno costato 90 milioni di lire, ossia 150,000 lire al chilometro, e che lo Stato paga per esse 6 milioni all'anno di sovvenzioni, mentre la Società esercente è ben lontana dal ritrarre coi redditi del traffico quanto basta per pagare le spese di esercizio: nel 1895 ebbe il reddito di L. 1252 per km., contro una spesa di L. 2845 (1).

Si obbietterà che anche per le tramvie a vapore una sede qualsiasi è pur necessaria, e che se non esiste una strada su cui disporle, bisognerà costruirla. Ed è vero; ma non è men vero che lo Stato per leggi anteriori è già impegnato, non soltanto a favorire, ma a sussidiare anche la costruzione delle strade ruotabili; come non è men vero che, per la maggior parte di esse, la detta costruzione è obbligatoria per le provincie e pei Comuni interessati.

Lo sviluppo delle strade nazionali, provinciali e comunali del Regno, che restavano da costruirsi al 1891, come risulta dai cenni monografici presentati dal Ministero dei Lavori Pubblici all'Esposizione di Palermo (1891-92), era di chilometri 27,400, e da allora in poi ben poche ne sono state costruite, inquantochè altri km. 10,500 già si trovavano in corso di costruzione a quell'epoca.

Degli indicati 27,400 km. di nuove strade, ben 23,000 appartengono alle comunali obbligatorie, distribuite così: km. 10,000 nella regione settentrionale; 3000 in Sicilia ed in Sardegna, ed il resto in parti eguali fra le regioni centrale e meridionale del continente. Il costo medio di tali strade, dall'esperienza fatta con quelle già costruite, risulta di L. 13,500 al chilometro, e varia, a seconda dei luoghi, da L. 10,000 nei terreni pianeggianti della valle del Po fino a 17,000 lire nei terreni più montuosi del Piemonte e della Basilicata, arrivando per eccezione a L. 51,000 in Liguria. Ora, pur ammettendo che le nuove strade ruotabili debbano costare L. 14,000 circa, si trova che, per costruire tutti i suddetti 27,400 km., occorrerà tosto o tardi una spesa di oltre 380 milioni, la quale naturalmente, allo stato delle cose, sarebbe da aggiungersi all'altra richiesta per la costruzione delle nuove strade ferrate. (*Continua*).

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE E INDUSTRIALI

Strada ferrata centrale e tramvie del Canavese.

Nella sede sociale in Torino, via Alfieri, n. 15, ebbe luogo domenica scorsa l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società anonima della Strada ferrata centrale e tramvie del Canavese.

Presiedeva il cav. ing. Francesco Ceriana, assistito dal Consiglio d'amministrazione.

(1) Vedasi la Relazione al Consiglio della Società italiana per le ferrovie secondarie della Sardegna, per l'esercizio dell'anno 1895, e si noti che qui trattasi del capitale speso, mentre nella nota a pag. 194 (num. prec.) si è indicato quello corrispondente alla sovvenzione governativa, la quale deve supplire anche alla eccedenza delle spese di esercizio sui redditi di quelle ferrovie.

Essendo presenti e rappresentati 23 azionisti con n. 8997 azioni, l'assemblea fu dichiarata legalmente costituita; e, nominati gli scrutatori ed il segretario, il presidente invitò il comm. ing. Adolfo Pellegrini, amministratore delegato, a dar lettura della relazione del Consiglio d'amministrazione.

Durante l'esercizio 1896 il traffico delle merci subì una sensibile diminuzione sulla ferrovia Settimo-Rivarolo e tramvia Rivarolo-Cuorgnè.

Tale rallentamento fu però compensato, sia dall'aumento che si verificò nel trasporto dei viaggiatori, che dalle minori spese d'esercizio; cosicchè gli utili netti complessivi non risultano inferiori a quelli ottenuti nell'anno precedente.

Stante l'accresciuto movimento nei viaggiatori ed in previsione del maggior aumento che si verificherà l'anno prossimo in occasione dell'Esposizione generale italiana si sono acquistate tre vetture con terrazzini e si è ampliata la rimessa delle vetture a Castellamonte onde poter anche porvi a riparo dalle intemperie questo maggior numero di veicoli.

Fu prolungato a Bosconero il doppio binario, sul terreno all'uopo acquistato l'anno scorso e si impiantò anche in quella stazione ufficio telegrafico, necessario per gli eventuali incroci di treni.

Si procederà quest'anno all'ampliamento dei magazzini merci a Castellamonte, essendo insufficiente l'attuale piano caricatore coperto per soddisfare alle esigenze dell'industria locale.

Movimento e traffico. — Durante l'anno scorso si trasportarono complessivamente sulla rete ferroviaria e tramviaria 471.161 viaggiatori.

Di questi, percorsero la ferrovia Torino-Settimo-Castellamonte n. 261,670, la tramvia Rivarolo-Cuorgnè n. 99,107, la tramvia Torino-Leynì-Volpiano n. 175,490; sulla tramvia Rivarolo-Cuorgnè viaggiarono oltre 3000 persone in più dell'anno precedente; sulla tramvia Torino-Leynì-Volpiano, il movimento viaggiatori fu invece di 2570 in meno dell'anno precedente.

Durante il 1896 si trasportarono complessivamente 56,463 tonnellate di merci a piccola velocità (contro 60,066 nel precedente esercizio), delle quali 19,128 percorsero la tramvia Rivarolo-Cuorgnè e 10,718 la Torino-Leynì-Volpiano.

La maggior diminuzione si riscontra sul trasporto dei combustibili, che da 18,790 tonnellate, quale fu nel 1895, scese a 14,315 l'anno scorso; lievi diminuzioni si ebbero pure nei trasporti di frutta, minerali, materiali da costruzione e concimi, mentre furono in aumento quelli dei filati e tessuti, dei cereali e bevande, delle stoviglie e terre cotte.

Trazione e materiale. — Dnrante il 1896, la percorrenza complessiva dei treni ferroviari e tramviari fu di chilometri 274,798, con 11,858 convogli, dei quali 3685 sulla linea Torino-Settimo-Castellamonte, 3695 sulla tramvia Rivarolo-Cuorgnè e 4478 sulla tramvia Torino-Leynì-Volpiano.

Prodotti. — Gli introiti complessivi furono di L. 620,591,62, netti dalle tasse erariali e di bollo, che provengono per: lire 454,492,01 dall'esercizio della ferrovia Torino-Settimo-Castellamonte; lire 87,259,75 riscosse dalla tramvia Torino-Leynì-Volpiano; lire 60,448,90 incassate nell'esercizio della tramvia Rivarolo-Cuorgnè, e lire 18,390,95 ricavate dal servizio telegrafico e dai prodotti indiretti.

Spese di esercizio. — Nel loro complesso le spese di esercizio, di amministrazione, imposte e tasse sono per il 1896 di lire 374,128,34.

Bilancio. — Gli utili netti dell'esercizio 1896 ammontano a lire 206,950, alle quali aggiungendo la rimanenza utili non distribuiti provenienti dall'esercizio 1895, si ha la somma disponibile complessiva di lire 207,758,64, che permettono un riparto di lire 15.50 ad ogni azione di capitale e lire 5.50 a quelle di godimento.

Il primo dividendo di lire 10 alle azioni di capitale sarà pagato al 1° aprile; il secondo di lire 5.50 per le azioni di capitale e di godimento al 1° ottobre.

Nel terminare la relazione rivolge meritati elogi al personale tutto, che zelantemenle coopera ai buoni risultati dell'esercizio, ed in modo speciale al direttore, all'ispettore ed

al corpo della ragioneria, i quali nella rispettiva sfera d'azione contribuirono al retto funzionamento dei servizi loro affidati.

Data pure lettura alla relazione dei sindaci dall'ing. Pulciano, i signori avv. Penne ed avv. Miaglia fecero alcune domande relative al servizio ferroviario, alle quali rispose l'amministratore delegato.

Venne quindi posto ai voti il bilancio generale ed il relativo riparto utili in lire 15.50 alle azioni di capitale e di lire 5.50 alle azioni di godimento.

Fu approvato all'unanimità col voto di plauso al Consiglio, pure proposto dal comm. avv. Miaglia.

Procedutosi alla votazione, vennero riconfermati ad amministratori: Chiesa cav. Felice e Maspero cav. Giuseppe; a sindaci effettivi: Bobba avv. Pietro, Deplanta cav. Adolfo e Pulciano cav. ing. Melchiorre; a sindaci supplenti: Gatti Ernesto e Miaglia comm. avv. Edoardo.

Si estrassero infine 22 azioni da rimborsarsi al 1° ottobre p. v. in lire 200 caduna e da sostituirsi con azioni di godimento.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

Mercoledì scorso in una sala della stazione della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo ebbe luogo l'Assemblea Generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima Canavese, proprietaria della ferrovia stessa.

Erano presenti azionisti 60, rappresentanti 3436 azioni.

Componevano il seggio della presidenza: Palberti cav. avv. Romualdo, Presidente; Borella comm. ing. Candido, Vice-Presidente; Arcozzi-Masino avv. comm. Luigi, Segretario; i Consiglieri: Peyron comm. ing. Amedeo, Lanza cav. Camillo, Re cav. avv. Gaetano, Trombotto comm. Carlo, Demichelis comm. avv. Giuseppe; i Sindaci effettivi: conte Enrico Melano di Portula e Graglia cav. Giacomo; il Sindaco supplente Casana cav. Augusto; il Direttore Beltrami ing. Federico, Segretario dell'Assemblea.

Constatata dal Presidente la validità dell'Assemblea, il comm. Arcozzi diede lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione, che, come il solito, pubblicheremo in un prossimo numero. Diremo frattanto che la liquidazione dell'esercizio 1896 si chiude con un totale di L. 582,252.46 compreso un utile di L. 19,940.54, che permette un dividendo di lire 2.50, oltre all'interesse del 6 0[0 a caduna delle azioni di prima emissione.

Il bilancio al dicembre 1896 presenta un totale di lire 4,557,689.46 pareggiato all'attivo ed al passivo; il valore della linea è calcolato in L. 3,530,392.80.

Il conto preventivo per l'esercizio 1897 calcola il complesso dell'attivo in L. 570,000, delle quali L. 540,000 per introiti dell'esercizio. Le spese dell'esercizio pel 1897 sono calcolate in L. 334,000.

Società della ferrovia Novara-Seregno.

Venerdì, 26 scorso marzo, ebbe luogo l'assemblea generale degli azionisti della Società per la ferrovia Novara-Seregno.

La seduta riescì importante e numerosa. Erano rappresentate oltre 10,000 azioni.

Datasi lettura della relazione del Consiglio e dei Sindaci, venne approvato il bilancio, che diede la risultanza di un utile in lire 106,341.70, che autorizza la ripartizione di lire 4.50 per caduna delle 20,900 azioni di priorità, riportando a favore dell'esercizio 1897 la residua somma di lire 7013,89.

È confortante constatare il progrediente e costante miglioramento degli utili netti conseguiti nei quattro ultimi anni di esercizio dopo la crisi gravissima che la Società ebbe a subire.

In questo nuovo periodo di vita i prodotti della linea si sono più che raddoppiati, e tutto lascia sperare che per lo sviluppo naturale del traffico i medesimi abbiano sempre a presentare un progresso sull'attuale misura d'aumento.

La costruzione della linea dell'Olona, che partendo da Cairate si innesterebbe alla stazione di Castellanza, l'ampliamento della stazione di Seregno pel quale il Ministro dei Lavori Pubblici, sollecitato, ebbe ad esprimersi favorevolmente, sono fatti di somma importanza anche nell'interesse pubblico, scopo questo di ogni esercizio ferroviario, per raggiungere il quale la Società è decisa di non desistere sino a tanto che le giuste e legittime ragioni si siano convertite in fatti.

Passati alla nomina delle cariche sociali, risultarono eletti:

A *consiglieri:* Santamaria ing. Giacomo, Della Porta rag. cav. Leopoldo, Vonwiller Alberto.

A *sindaci effettivi:* Borgomaneri Giulio, Mapelli Luigi fu Pietro, Cattaneo Alessandro.

A *sindaci supplenti:* Bonsignore Nicolò Luigi, Bezzera rag. Clemente.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

L'assemblea generale ordinaria degli azionisti ebbe luogo martedì 30 corr. presso la Direzione della Società a Torino. Presiedeva l'assemblea il presidente cav. ing. Michele Fenolio; erano rappresentate 2317 azioni.

Dichiarata validamente costituita l'assemblea, il presidente dà lettura della relazione del Consiglio di amministrazione,

Questa comincia coll'accertare come il complesso dei lavori nel 1896 abbia superato appena del 4 0[0 quello dell'anno antecedente.

Ad un aumento, dice la relazione, nel materiale mobile e fisso corrispose quasi eguale diminuzione nell'importo dei ponti, fondazioni, tettoie, mentre le costruzioni elettriche, le ferrovie portatili ed i lavori diversi presentano un discreto aumento.

Ma il lavoro che non si è potuto fare nell'anno scorso venne ereditato dal 1897, per un importo di lire 1,900,000, restando così assicurata una discreta produzione pel primo semestre. Rimane a sperare che la leggera ripresa d'affari che si va accentuando consenta di procurare altro lavoro pel secondo semestre. A tale scopo la Direzione non tralascia nè cure nè ricerche, mentre si attende che il Governo proceda a quegli acquisti di materiale mobile riconosciuti ormai indispensabili all'ognor crescente traffico.

Nonostante però che l'aumento nella produzione sia stato leggero, quello sul beneficio è stato più sensibile, perchè si erano ottenuti prezzi meno limitati, e il bilancio che vien presentato attesta di questi e di altri buoni risultati.

Infatti, sopra un totale di L. 5,596,344.18 esso porta un utile netto di L. 87,829.96 cioè di L. 14,365 più del 1895.

Dopo la relazione del Consiglio di amministrazione, fu data lettura di quella dei sindaci, la quale è pienamente favorevole all'operato del Consiglio.

Senza discussione vennero quindi approvate le due relazioni, il bilancio e la seguente ripartizione degli utili:

Al Municipio di Savigliano	L.	1,756.60
Alla riserva	»	1,756.60
Al fondo d'ammortizzazione	»	7,026.40
Agli azionisti	»	75,000.00
A conto nuovo	»	2,290.36
	L.	87,829.96

Le 15 lire spettanti a caduna azione verranno, come di consueto, pagate al 1° luglio prossimo, contro ritiro delle cedole 30 e 31.

Si procedette infine alla nomina di parecchi amministratori, sindaci effettivi e sindaci supplenti. Furono riconfermati ad *amministratori* i signori: Charbonier cav. Giulio, Deregibus cav. Federico, Fasola cav. Ernesto, Meano cavaliere ing. Cesare.

A *sindaci* i signori: De-Fernex cav. ing. Alberto, Doat ing. Enrico, Dupont Giuseppe.

Ed a *sindaci supplenti* i signori: Collino avv. Giovanni, Corte avv. Camillo.

BIBLIOGRAFIA

Costruzioni metalliche in ferro ed acciaio. — *Raccolta delle disposizioni legislative, norme e prescrizioni vigenti nei diversi paesi relativamente alla loro esecuzione e conservazione,* per cura di G. B. Biadego, con 85 figure, 2 tavole ed un indice tecnologico. — Prezzo L. 10. — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Torino.

Oggi che, dopo alcuni disastri ancora recenti, si è fatta più viva l'attenzione dei Governi e dei tecnici sulle norme e cautele da adoperarsi per l'esecuzione ed il buon mantenimento delle costruzioni metalliche; oggi che l'impiego dell'*acciaio dolce o ferro omogeneo*, fabbricato sia col convertitore, sia nei forni Siemens-Martin, nelle costruzioni metalliche sta per diventare, si può dire, la regola, e l'impiego del *ferro* così detto *saldato* è passato in seconda linea, si sente più che mai la necessità di conoscere disposizioni e norme acconce a disciplinare l'impiego di simili materiali, specialmente nei riguardi delle loro qualità caratteristiche, degli sforzi unitari ammessibili e delle modalità della loro lavorazione, e così pure di stabilire nuove e rigorose disposizioni non solo in ordine dell'esecuzione ma nei riguardi essenzialmente della sorveglianza e conservazione di tutte le opere metalliche in generale, sieno ponti o viadotti per ferrovie o per strade ordinarie, tettoie, ecc., vegliando accuratamente sulle condizioni attuali di stabilità con ispezioni periodiche ed opportune prove di carico, studiando le cause che le possono peggiorare, provvedendo con eventuali rinforzi a mantenerle nelle condizioni normali di servizio.

Il presente volume contiene tutto ciò che, nello scopo sopraccennato, si è creduto di fare in Italia, Austria-Ungheria, Germania, Svizzera, Francia, Russia, Inghilterra ed America, e porta condensato il frutto di pazienti ricerche di tutto ciò che su tale argomento si era incominciato a fare da venti anni, man mano che le nostre cognizioni sulla resistenza dei materiali, ed i risultati dell'esperienza venivano portando i primi elementi, man mano che le opere da eseguire davano l'occasione di escogitare le norme da inserirsi nei rispettivi capitolati d'onere.

L'ing. Biadego, capo-servizio delle costruzioni della Rete Mediterranea, in Roma, ben noto per gli studi speciali da lui fatti sulle costruzioni metalliche, che ebbe sempre ad occuparsi delle disposizioni e norme tecniche da introdursi nei capitolati d'onere per simili costruzioni, in tre anni di paziente ed improbo lavoro, prese a riordinare, selezionare e riassumere tutto quanto si è fatto di buono in fatto di prescrizioni e norme per l'esecuzione e conservazione delle costruzioni metalliche. Ed il confronto dei provvedimenti adottati nei diversi paesi, la storia, per così dire, di codesti provvedimenti, del come nacquero, come si modificarono e si perfezionarono, non potrà che riuscire utile per gli studi che si continuano a fare su questa materia.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Ferrovie Complementari. — *Prelevamento di somme per spese relative alle ferrovie complementari.* — La *Gazzetta Ufficiale* del 31 marzo (n. 75) pubblica due decreti in data 25 marzo, il primo del quale autorizza un diciottesimo prelevamento dal fondo di L. 35,055,128, approvato colle leggi 12 luglio 1894 n. 318 e 30 giugno 1896 n. 251 per spese relative alle ferrovie complementari di L. 869,177.83 che verrà ripartito in aumento ai fondi residui dell'esercizio finanziario 1895-96 per le linee Faenza-Firenze (L. 659,177.83) e Lucca-Viareggio (L. 210,000).

Il secondo decreto autorizza, dallo stesso fondo, un diciottesimo prelevamento di L. 1,380,000, che sarà portato in aumento per L. 326,550.10 ai fondi residui dell'esercizio 1895-96 e per L. 1,053,449 90 alla competenza dell'esercizio 1896-97 del Capitolo 531, linea Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, del Bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97.

Questi decreti saranno presentati al Parlamento per essere convertiti in legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Alessandria-Sezzè-Carpeneto-Cremolino.

Ci informano da Alessandria che quella Camera di Commercio ed Arti, con una sua recente deliberazione si è pronunziata favorevole alla domanda del Comune di Carpeneto, relativa al progetto di ferrovia fra Alessandria, Sezzè, Carpeneto e Cremolino. La predetta Camera osserva che si tratta di una via di comunicazione fra cospicue e produttrici borgate della provincia, le quali coll'esecuzione della designata ferrovia sarebbero meglio allacciate fra loro e più direttamente verrebbero in contatto col capoluogo della Provincia. Una popolazione di oltre 25,000 abitanti sarebbe chiamata a godere dei vantaggi che deriverebbero indubbiamente dall'attuazione del progettato tronco ferroviario.

Il tracciato, che si presenta semplice e piano e facilmente eseguibile, ha già guadagnato rilevanti sussidi stanziati dai Comuni interessati, dalla Provincia, e recentemente anche dalla Città di Alessandria.

Si domanda che il Governo voglia accordare, a sensi di legge, un sussidio di L. 3000 a chilometro e per la durata di 50 anni a questa ferrovia economica, la quale però dovrebbe essere costruita a scartamento ordinario.

La nuova linea partirebbe da Alessandria e rasentando Castellazzo-Bormida, Castelpino, Sezzè, Castelferro, Carpeneto, Montalto-Bormida e Trisobbio, tenderebbe a Cremolino.

><

Ferrovia privata dalle cave di granito all'opificio di Crusinallo.

La Ditta Fratelli Gianoli di Torino, ha sottoposto alla approvazione governativa il progettto per una ferrovia privata di seconda categoria, destinata unicamente al servizio di trasporto dei blocchi di granito dalle cave all'opificio che la Ditta stessa sta costruendo nelle vicinanze della stazione di Crusinallo (nella ferrovia da Novara a Gravellona), per la lavorazione meccanica dei graniti; ed ha chiesta la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia stessa. Il progetto della predetta ferrovia, la quale misurerebbe la lunghezza di m. 1720, venne compilato dagli ingegneri Vincenzo Soldati e Giuseppe Bolognino.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Proposta per la provvista di materiale metallico di armamento*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa la proposta per la provvista di materiale metallico di armamento, in conto cassa per gli aumenti patrimoniali, per gli esercizi 1896 97 e 1897-98.

La spesa preventivata per gli acquisti dei quali trattasi, ascende a L. 342,319.98 per l'esercizio 1896-97 ed a L. 479,465.59 per l'esercizio 1897-98.

La suindicata proposta, considera la provvista dei seguenti materiali:

1. Di tonnellate 473.040 di rotaie di acciaio del modello n. 2, ex Alta Italia; e di tonnellate 2887.570 di rotaie di acciaio del modello meridionale;

2. Di n. 71,800 chiavarde col capo a becco d'anitra, del diametro di mm. 25, del peso totale approssimativo di chilogrammi 59,235;

3. Di n. 66,000 arpioni ordinari del modello n. 2, ex Alta Italia, del peso di chilogr. 26,400; di n. 29,000 arpioni ordinari del tipo meridionale e del peso di chilo-

grammi 13,630; di n. 195,000 arpioni ordinari, del tipo meridionale e del peso di chilogr. 78,000; di n. 65,000, arpioni del primo tipo delle ferrovie complementari, del peso di chilogr. 27,500;

4. Di n. 30,000 piastre intermedie del modello meridionale, del peso di chilogr. 60,000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Preventivo ed elaborati di appalto per le provviste di materiali metallici di armamento).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il preventivo e gli elaborati di appalto per le provviste di materiali metallici di armamento occorrenti per il rifacimento di binari e scambi da eseguire a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali durante l'esercizio finanziario 1897-98. La spesa totale approssimativa da farsi per l'acquisto del predetto materiale ammonta a L. 998,000. La estesa, in metri lineari di binario da rifarsi, è di m. 46,623.85, di cui m. 19,321 su linee del primo compartimento e metri 27,302.85 su linee del secondo compartimento. Gli scambi semplici da rifarsi sono in tutto 55, dei quali 35 nel primo compartimento e 20 nel secondo. Nel primo compartimento sono da rifarsi anche 4 scambi tripli. Il materiale occorrente per i rifacimenti dei quali trattasi, risulta per quantità come segue:

1. Tonnellate 3620 di rotaie d'acciaio fuso del primo tipo e mod. n. 2 normali e di lunghezze diverse per scambi e crociamenti;

2. N. 243,000 caviglie a vite mordente, in ferro omogeneo, di cui 240,000 da m. 0.13 di lunghezza, esclusa la testa, per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogr. 96,000; e n. 3000 da m. 0.19 di lunghezza, esclusa la testa, per scambi e crociamenti mod. n. 2 del peso di chilogr. 1800 circa. La fornitura è divisa in due lotti eguali di 120,000 caviglie primo tipo e di 1500 mod. n. 2 per cadun lotto;

3. Materiali accessori in ghisa e ferro per scambi e crociamenti del mod. n. 2 e del primo tipo riformato, del peso totale approssimativo di chilogr. 23,650 di cui 1450 di ferro e 22,200 di ghisa;

4. N. 35,600 chiavarde in ferro omogeneo per stecche di cui 35,000 a becco, per armamento di primo tipo, del peso di chilogr. 28,000 circa, e 600 a testa sferica per armamento mod. n. 2 del peso di circa chilogr. 420;

5. N. 17,240 stecche d'acciaio dolce, di cui numero 16,500 a corniera per armamento di primo tipo; n. 230 a suola per scambi e crociamenti di primo tipo, della lunghezza di m. 0.188 non forate; n. 50 a suola per scambi e crociamenti del mod. n. 2, della lunghezza di m. 0.400 non forate; n. 230 piane del tipo ordinario, del mod. n. 2, di m. 0.451 di lunghezza, non forate; e n. 230 a corniera del modello n. 2 di lunghezza metri 0.735 non forate nè intaccate. Il peso totale approssimativo di tutte le stecche suindicate è di chilogrammi 137,951;

6. N. 99,870 piastre in ferro omogeneo, del peso totale approssimativo di chilogr. 198,839, di cui: numero 99,000 interne a fori circolari per armamento di primo tipo; n. 500 intermedie del mod. n. 2; n. 300 di controgiunto e n. 70 di giunzione per armamento modello n. 2;

7. N. 7800 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo, per armamento di primo tipo da m. 12, del peso totale approssimativo di chilogr. 73,320;

8. N. 13,200 arpioni in ferro omogeneo, del peso totale approssimativo di chilogr. 5340; di cui n. 11,000 per armamento di primo tipo, n. 1600 ordinari e n. 600 speciali d'arresto, per armamento del mod. n. 2;

9. N. 126 barre in acciaio fuso Bessemer o Martin per aghi da scambi pel mod. n. 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 34,370, di cui n. 8 della lunghezza di m. 4.60 e n. 118 di m. 5.20;

10. N. 55 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso, di tangente 0.10 del primo tipo, e del peso totale approssimativo di chilogr. 17,050;

11. N. 2305 bolloni speciali per scambi e crociamenti, del peso totale approssimativo di chilogr. 3000.

><

Ferrovia della Valle Seriana.

(Progetti di lavori).

La Deputazione provinciale di Bergamo ha rassegnato all'approvazione governativa i progetti compilati dalla Società esercente la ferrovia della Valle Seriana, pei lavori seguenti:

Stazione di Bergamo, impianto di un binario tronco e copertura del piano caricatore scoperto. Spesa prevista L. 19,000;

Stazione di Gazzaniga, impianto di un altro binario di scambio ed ampliamento del fabbricato dei viaggiatori. Spesa presunta L. 18,000;

Stazione di Vertova, impianto di un secondo binario di scambio. Spesa occorrente L. 12,500;

Opere di difesa fra le progressive 22.559 e 22.735, muro di rivestimento, pella cui esecuzione è preventivata in complesso la spesa di L. 20,000;

Stazione di Ponte della Selva, ampliamento del magazzino delle merci e del fabbricato viaggiatori con preventivo di spesa di L. 15,000. Oltre ai lavori suindicati, il cui importo totale ascende a L. 84,500, la Società esercente intende provvedere anche all'acquisto del seguente materiale rotabile: una locomotiva per servizio merci; 20 carri pel servizio cumulativo.

><

Gli stati di avanzamento dei lavori e la legge sul bollo.

Il Ministero dei Lavori Pubblici con sua recente circolare ai signori Ispettori compartimentali ed Ingegneri Capi del Genio Civile, li ha informati che il Ministero delle Finanze, convenendo nell'avviso espresso dall'Amministrazione centrale dei Lavori Pubblici, ha ritenuto che gli stati di avanzamento dei lavori, purchè non portino alcuna firma, possano essere compilati con esenzione da bollo, e che l'obbligo della bollazione per detti stati non può sorgere per il fatto dell'unione dei medesimi ai certificati per il pagamento di rate di acconto, non costituendo ciò un uso nel senso inteso dalla legge di bollo.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Beltrami Paolo di Cuneo per la fornitura, carico, scarico, e spandimento di mc. 1000 di ghiaia vagliata a completamento della massicciata sul tronco da Cuneo a Roccadebaldi, nella linea da *Cuneo a Ventimiglia;*

2. Il contratto stipulato colla Ditta Cambiaggi Gaetano di Busalla, per la esecuzione di lavori in stazione di Ronco, e sul tronco Ronco-Busalla, in dipendenza della costruzione della *ferrovia succursale a quella dei Giovi*;

3. Il conto preventivo della spesa di L. 1800 occorrente per lo sbancamento della scarpata sinistra della trincea al chilometro 148.620-660, fra le stazioni di Picerno e di Tito nella linea ferroviaria da *Eboli a Metaponto*;

4. La proposta per il rifacimento in acciaio di m. 61,950 di binario mod. D in ferro, col primo tipo delle Ferrovie Complementari, da m. 12, nella stazione di Ozzano, lungo la ferrovia *Casale-Asti-Mortara*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 4190, escluso il materiale metallico di armamento, il cui valore è preventivato di L. 11,962.54;

5. La proposta per il rifacimento in acciaio di binarî in ferro, mod. D, mod. n. 2, ed H, nelle stazioni di Cantalupo, Gamalero, Sezzè, Cassine e Strevi, per m. 2910.55, lungo la ferrovia da *Alessandria ad Acqui*, con annesso preventivo di spesa di L. 19,170, oltre a L. 56,293.87, per l'occorrente materiale metallico di armamento;

6. La proposta per la costruzione di un muro paramassi a monte del binario fra le gallerie di Monterotondo e della Secca, fra le stazioni di Riva e di Moneglia, nella linea da *Genova a Spezia*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 5200.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere circa l'esonero della multa contrattuale applicata alla Ditta Magliola Antonio e figli di Voltri per la ritardata consegna di 6 carretti pel trasporto di accumulatori elettrici, di cui le fu affidata la fornitura dalla Società esercente la Rete Mediterranea con contratto del luglio 1895.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi un progetto compilato dalla Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali per l'impianto di un quarto binario e per la bonifica mediante colmata, delle cave di prestito e dei fossi laterali nella stazione di Cervaro, lungo la ferrovia da Foggia a Napoli. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori, pel cui compimento è assegnato il termine di un anno, ammonta a L. 14,970.18.

Il Consiglio di Stato ha espresso il suo avviso sulla proposta della Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia di accettare, con determinati ribassi di prezzi, alcuni materiali metallici di armamento forniti dalla Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, in forza dei contratti approvati con i decreti ministeriali delli 13 e 30 dicembre 1895 e rifiutati all'atto del collaudo.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

1. Su di un atto di transazione concordato colla Ditta Carlo De-Camilli, mediante cui viene troncata la lite da questi intentata all'Amministrazione governativa per danni causatigli in dipendenza della omessa costruzione di una regolare casa colonica, secondo l'obbligo assunto nella espropriazione fattagli di un fondo per la costruzione della ferrovia da Avezzano a Roccasecca;

2. Su di un atto di transazione concordato cogli Eredi di Francesco Benda in ordine a maggiori compensi domandati in dipendenza dell'appalto dei lavori di consolidamento e di sistemazione del tronco Roccasecca-Arce, nella ferrovia da Avezzano a Roccasecca;

3. Su di un atto di transazione concordato colla Ditta De-Rosa circa i maggiori compensi da essa domandati in ordine ai lavori per l'impianto di una scogliera fra i chilometri 98.968 e 99.129 della strada ferrata da Eboli a Metaponto;

4. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa generale per le opere di consolidamento del tratto fra i chilometri 163.820 e 164.135, della ferrovia Roma-Solmona, e circa i maggiori compensi chiesti dall'Impresa medesima;

5. Su di una proposta dell'Impresa Astrua per sostituire la calce idraulica locale, detta di Corbascione, a quella prescritta dal capitolato, nella costruzione del tronco da Pergola ad Acqualagna, della ferrovia da Fabriano a Sant Arcangelo;

6. Su di un progetto, sottoposto alla approvazione governativa dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, concernente la esecuzione di lavori di completamento della stazione di Omegna, riconosciuti necessari nella visita per la consegna definitiva del tronco Orta-Casale-Corte Cerro, nella ferrovia da Gozzano a Domodossola. La spesa considerata in progetto ascende a L. 13,400, comprese L. 7367, valore del materiale metallico di armamento. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in parte ad economia, ed in parte mediante appalto a trattativa privata;

7. Circa una domanda presentata dalla Ditta Fratelli Diatto di Torino, intesa ad ottenere l'esonero della multa contrattuale incorsa per ritardata consegna di parecchie carrozze, delle quali aveva assunto la fornitura con concontratto del 12 luglio 1896.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa essere approvato un progetto, sottoposto all'approvazione governativa dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, riguardante la esecuzione di lavori di ampliamento della stazione di Potenza, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea da Rocchetta Santa Venere a Potenza. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto, ammonta a L. 249,830, oltre a L. 30,049.16, per fornitura di materiale metallico di armamento.

><

Tariffe di esportazione.

La Camera di Commercio italiana di Parigi, praticamente persuasa che le tariffe ferroviarie d'esportazione hanno una grandissima influenza sui commerci locali delle singole nazioni, ha presentato di questi giorni al Ministero italiano dei Lavori Pubblici una particolareggiata Relazione sui traffici d'esportazione, interessandolo a studiare la cosa nella sua applicabilità ai commerci ed alle Tariffe ferroviarie italiane.

La Relazione aggiunge che tutte le merci in Francia, in destinazione dell'estero, godono di un eccezionale ribasso tanto per le spedizioni a vagone completo, quanto per quelle senza condizioni di peso.

A tale proposito cita l'esempio delle merci che spedite da Parigi a Modane pagano L. 98 per tonnellata, mentre che le merci stesse, spedite ad una località estera, pagherebbero soltanto L. 44 per tonnellata.

Partendo da questo principio la Camera di Commercio italiana a Parigi raccomanda vivamente che anche in Italia si adotti un tale sistema, il quale favorirebbe grandemente l'esportazione italiana per l'America Centrale, l'America del Nord, l'Africa, l'Asia e l'Oceania.

Nel suo memoriale la stessa Camera di Commercio

enumera poi particolareggiatamente i singoli vantaggi che ne verrebbero al commercio ed alle industrie italiane, sollecitando infine un provvedimento efficace e pratico.

Il Ministero ha fatto, per parte sua, buon viso alla proposta, e sappiamo poi che l'ha comunicata alle ferrovie italiane affinchè la prendano in esame ed esprimano quindi il loro parere al riguardo.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Adriatica ha presentato alla superiore approvazione la proposta di accordare un prezzo speciale a favore della Ditta Carlo ed Enrico fratelli Marzollo di Venezia, per i suoi trasporti di semi oleosi in sacchi da Venezia ad Udine, con vincolo nella Ditta stessa di un traffico minimo annuale di almeno 200 tonnellate.

—

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo colle Società delle Reti Adriatica e Sicula, ha presentato all'approvazione governativa un progetto di aggiunte e modificazioni di tariffa relative alle canne ed ai giunchi d'India.

Con tali aggiunte e modificazioni si viene a far ragione ai reclami da parte del commercio per la tassazione troppo elevata dei giunchi d'India, di color giallognolo, impiegati per la fabbricazione delle sedie, dei canestri, ecc., in confronto di quella delle canne d'India usate per mazze di passeggio.

—

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, di comune accordo con quella delle Ferrovie Adriatiche ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di aggiunte alle vigenti tariffe, relative alle damigiane rivestite di sughero fino alle cerchiate di ferro e con cappello metallico.

Col progetto in discorso i liquidi in damigiane del predetto sistema, verrebbero, in via di esperimento, per la durata di un anno, a partire dall'approvazione della proposta, esonerati, oltrechè dal disposto dell'avvertenza seconda del Capo XIII delle Tariffe da quello dell'Avvertenza *d*) e della Condizione *c*) alla Tariffa speciale n. 3 g. v. Inoltre si disporrebbe che il trasporto possa aver luogo in assegnato.

—

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, di comune accordo, hanno rassegnato, col tramite della prima di esse, per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di aggiunte e modificazioni di tariffa relative ai cartoni, il quale ha per iscopo di eliminare i continui contesti che si verificano in merito alla tassazione della merce medesima.

—

Ci informano da Napoli che quella Camera di Commercio ed Arti ha aderito ad un voto della Camera di Commercio di Pavia, riguardo a talune modificazioni da introdursi nell'interesse generale del commercio negli articoli 69 e 117 delle tariffe e condizioni dei trasporti sulle Strade Ferrate affinchè venga accordato ai destinatari di merci in arrivo in stazioni ove lo scarico deve farsi allo scoperto, nei casi di forti pioggie od altre intemperie che impediscano lo scarico di esse merci, di operare essi lo scarico a tempo ristabilito, senza pagamento dei diritti di sosta, qualora ciò avvenga oltre il termine assegnato nei predetti articoli.

—

La Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica, ha presentato all'approvazione governativa il nuovo testo della tariffa locale pei campagnuoli viaggianti in massa ed in vagoni senza sedili, da sostituire a quello inviato all'approvazione ministeriale nell'ottobre 1895.

—

Ci informano da Verona che quella Camera di Commercio ha rinnovato voti al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè vengano introdotte nel regolamento ferroviario quelle miti tariffe e quelle utili modificazioni che regolano, nell'Austria-Ungheria e nella Svizzera la vendita dei biglietti ferroviari.

—

Ci informano da Pavia che quella Camera di Commercio ha fatto voti ai Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, affinchè gli articoli 69 e 117, delle tariffe e condizioni dei trasporti sulle ferrovie siano modificati nel senso che venga accordato ai destinatarî di merci in arrivo a stazioni ove lo scarico deve farsi allo scoperto, nei casi di pioggie forti o di altre intemperie che impediscano lo scarico di esse merci senza danno, di operare esse lo scarico a tempo ristabilito, senza pagamento dei diritti di sosta, qualora ciò avvenga oltre il termine assegnato negli articoli precedenti. La Camera stessa ha poi espresso il voto affinchè si adottino provvedimenti onde porre tutte le stazioni ferroviarie in condizioni tali che le operazioni relative al carico ed allo scarico di merci facilmente deperibili, siano rese quanto più è possibile indipendenti dalle pioggie o da altre intemperie.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta Vitali per i suoi trasporti di catrame creosotato;

2. Alla proposta di concessione speciale a favore della Ditta Enrico Torrani per i suoi trasporti di cereali da Venezia a Milano ed Udine;

3. Alla proposta di attuazione della nuova tariffa per i trasporti delle derrate alimentari a grande velocità ed a piccola velocità accellerata, nonchè delle merci a piccola velocità ordinaria fra l'Italia ed i Paesi Bassi, la quale tariffa venne compilata sulle basi di quella vigente per il servizio italo-belga;

4. Alla proposta che la concessione di cui godono le Ditte Palli e del Bo per i trasporti di laterizi, venga estesa anche alle spedizioni dirette a Milano, Porta Romana;

5. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione per i trasporti di rame e di ottone, in partenza da Pracchia, fatta alla Ditta Turri;

6. Alla rinnovazione per un altro anno della concessione a favore della Ditta Pesenti, per i suoi trasporti di calce, ecc.;

7. Alla proposta di agevolezza a favore della Ditta Fratelli Picchiotti, pel trasporto di 4 imbarcazioni da Empoli a Sestri Ponente;

8. Alla concessione a favore della Ditta Rodolfo di Milano, per i suoi trasporti di calce da Arona a Belgioioso, Corteolona e Lodi;

9. Alla concessione di prezzi speciali proposta a favore della Ditta Raffoni e Bernasconi di Luino pel trasporto di bestiame da Sangone, e Moncalieri a Luino, con che la Ditta stessa si obblighi ad un traffico minimo annuale di 800 vagoni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,070,319.36, con un aumento di lire 447,613.42 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1897 si ragguaglia a L. 20,680,056.75 e presenta un aumento di lire 1,416,205.38 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 marzo 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 313,516, con un aumento di L. 12,035 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 marzo 1897 ammontano a L. 7,348,081, con un aumento di L. 141,665 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Ferrara-Codigoro. — Scrivono da Ferrara che il 29 marzo si sono riuniti all'albergo d'Europa i rappresentanti amministrativi del basso Ferrarese per studiare le riforme da apportarsi al capitolato onde facilitare la costruzione di una linea tramviaria da Ferrara a Codigoro.

All'adunanza intervennero anche i deputati Sani e Melli.

Tramvia Bergamo-Trescorre-Sarnico. — È convocata per domani, domenica, in Grumello del Monte, un'adunanza di proprietari, sindaci, industriali, ecc., allo scopo di gettare le basi di una Società anonima per la costruzione di detta linea.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto delle ferrovie.* — Venerdì scorso è stato distribuito ai membri dell'Assemblea federale il Messaggio del Consiglio federale concernente il riscatto delle principali strade ferrate. Il Consiglio federale, dopo dedotta una somma di fr. 74,000,000 rappresentante il minore valore delle linee, del materiale d'esercizio e del mobigliare, fissa come segue il prezzo di riscatto delle ferrovie al 1° maggio 1903, rispettivamente 1909:

Ferrovia Giura Sempione	Fr.	288,154,203
» Nord-Est	»	244,434,347
» Centrale	»	177,357,946
» Unione svizzera	»	81,858,645
» del Gottardo	»	172,371,182
» Wohlen-Bremgarten	»	208,446
Totale	Fr.	964,384,769

Circa all'interesse ed all'ammortamento del costo di riscatto, fissando il tasso d'interesse al 4 0|0 si verrebbe ad avere ancora un utile netto di fr. 50,425, con un interesse del 3 1|2 un utile di fr. 2,108,082, e con un interesse del 3 0|0, un utile netto di fr. 4,437,090

Come valore reale di liquidazione per le azioni al 1° maggio 1903, rispettivamente 1909, viene fissato: Ferrovia Giura-Sempione, azioni privileggiate fr. 500, azioni ordinarie fr. 120.19; Nord-Est, azioni ordinarie, comprese le linee comuni, fr. 338.42; Centrale fr. 543.10; Unione svizzera fr. 315.64; Gottardo fr. 620.62.

Nascendo delle contestazioni sulla fissazione di questi valori, si potrà adire il Tribunale federale.

Sono designate come sedi delle direzioni di Circondario: Losanna, Lucerna e Zurigo.

Il Consiglio federale chiede all'Assemblea federale di sollecitare la trattazione di questo progetto dovendosi avanti il 1° maggio 1898, rispettivamente per una linea della ferrovia Nord-Est, prima del 26 febbraio 1898 prendere la decisione se debbasi denunciare alle ferrovie svizzere il riscatto previsto dalle concessioni. La decisione dell'Assemblea federale dovrà quindi essere presa definitivamente prima della fine di settembre del corrente anno.

Secondo questo Messaggio, il Consiglio federale non considera come necessaria una revisione della Costituzione ma bensì crede che la questione del riscatto debba essere regolata contemporaneamente con una legge sull'organizzazione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Crede pure che una volta data la denuncia, si debba entrare in trattative colle Società per un bonale riscatto. Per l'estensione dell'azione della nazionalizzazione sopra altre ferrovie o per la costruzione di nuove linee, i relativi progetti dovranno sottoporsi al referendum.

Il messaggio lascia pendente la questione se il capitale per il riscatto debba essere procurato mediante prestito ordinario, ovvero mediante l'emmissione di titoli di rendita, ma fissa il termine per la completa ammortizzazione del debito ferroviario al 1960 alla più lunga. La contabilità delle ferrovie della Confederazione dovrà essere regolata come il resto dell'amministrazione dello Stato ed il ricavo netto dovrà essere impiegato esclusivamente per l'interesse e l'ammortizzazione del debito ferroviario, al pareggio dei deficit annuali ed a migliorare e favorire l'esercizio.

Ferrovie Germaniche. — *Tramvia elettrica sotterranea a Berlino.* — Sono già incominciati a Berlino i lavori per una tramvia elettrica sotterranea della lunghezza totale di m. 453. La linea sarà doppia, cioè composta di due gallerie, una per binario e traverserà la Sprea a 5 metri sotto il letto del fiume. Il rivestimento interno si compone di un tubo cilindrico di sezione ovale della luce libera di m. 4 di altezza e m. 3 di larghezza. La linea parte dalla stazione ferroviaria di Treptow, e dopo attraversata la Sprea, si prolunga a livello del suolo fino all'altra stazione di Slesia.

Ferrovie del Belgio. — *Tariffe viaggiatori.* — Con decreto del Ministro delle Ferrovie sono state soppresse sulle ferrovie dello Stato le tasse supplementari percepite per i treni *express* e dichiarati applicabili a tutti i treni i prezzi normali seguenti:

	Biglietti semplici		
	I.	II.	III.
Servizi interno e misti	9.45	6.37875	3.78
» internazionali	9.45	7.09	4.73
	Biglietti andata e ritorno		
Servizi interno e misti	15.12	10.206	6.048
» internazionali	15.12	11.344	7.568

I prezzi per il trasporto di bambini, truppe, guardie civiche, società, escursioni scolastiche, elettori, emigranti, detenuti, operai lavoranti oltre la frontiera, come pure nei treni di piacere, sono quelli dei biglietti semplici ridotti del 50 0|0. I prezzi dei biglietti circolari sono quelli dei biglietti semplici a prezzo normale del servizio interno od internazionale, secondo il caso, ridotto del 20 0|0.

Gli abbonamenti ordinari e gli abbonamenti per gli operai godono pure delle riduzioni speciali.

Ferrovie Russe. — *Tramvie elettriche.* — L'ambasciatore di Francia a Pietroburgo fa sapere che i tramvai elettrici sembrano chiamati a prendere un grande sviluppo in Russia. Parecchie linee sono già in attività a Kiew e a Nijni-Novgorod; esse sono state costrutte da tedeschi, ma il loro esercizio è attualmente in mani russe.

A Sebastopoli era stata aggiudicata ad una compagnia finlandese la costruzione delle linee tramviarie e l'installazione della illuminazione elettrica; essa però ha ceduto i suoi diritti ad una società belga fondata per l'iniziativa delle ditte Candiod e Cockerill. Questa stessa Società è attualmente in trattative per ottenere l'installazione di tramvai elettrici a Rostow sul Don, a Novorossisk e a Elisabethgrad.

— La Commissione istituita al Dipartimento delle ferrovie a Pietroburgo ha ricevuto in questi giorni il pro-

getto di una linea da costruirsi dalla Compagnia di Rybinsk tra Mosca, da una parte, Riga e Windau, dall'altra.

La nuova linea avrebbe una lunghezza di circa 875 verste. La diramazione di Riga passerebbe per Stockmannsdorf.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *La trazione elettrica a Chicago.* — L'*Electrical Review* di Londra, dà i seguenti dati relativamente ai tramvai di Chicago, tolti dai rapporti della *Chicago City Railway Company.*

	1894	1895	1896
Chilometri a trazione funicolare	55.2	55.6	55.9
Chilometri a trazione elettrica .	118.8	188.5	226.8
Chilometri a trazione animale .	84.2	15.7	6.5
Entrata totale in milioni di fr.	21.320	22.380	24.010
Spese totali in milioni di fr. .	19.730	15.025	15.925
Avanzo dopo il prelevamento del 10 0|0 sul capitale azioni in milioni di fr.	0.690	1.605	0,760
Milioni di viaggiatori trasportati:			
Trazione funicolare	54.69	53.35	46.43
» animale	20.58	6.91	2.87
» elettrica	9.51	28.52	5 92
Milioni di chilometri percorsi:			
Trazione funicolare	24.4	23.8	22.2
» animale	6.3	2.5	1.0
» elettrica	3.0	8.8	16.0
Costo per vettura chilometro (centesimi):			
Trazione funicolare	31.2	22.0	33.0
» animale	79.3	95.5	8.80
» elettrica	52.8	46.1	42.1

La *West Chicago Street Railroad Company* ha sofferto alquanto dal cambiamento dei metodi d'esercizio e dalla crisi, però essa ha ancora potuto distribuire nel 1896 un dividendo del 6 0|0.

Le entrate sono diminuite notevolmente sulle linee a trazione animale e funicolare; invece sono aumentate per la trazione elettrica.

La *North Chicago Street Railroad Company* ha dato 11 0|0 di dividendo nel 1896 ed ha trasportato 56 milioni di viaggiatori.

Ferrovie nel Siam. — Un telegramma da Bangkok annunzia che il re di Siam, attorniato dai ministri di Stato, dai dignitari della Corona, dai rappresentanti dei Governi esteri, inaugurò solennemente la nuova linea ferroviaria che da Bangkok deve andare a Korat.

Alla stazione di Bangsan ebbe luogo un banchetto, e quindi il re, il suo seguito e tutti gli invitati si recarono ad Aguzia.

Notizie Diverse

Il telefono tra Milano e Roma. — Leggiamo sui giornali di Milano:

« Qualche giorno fa vennero fatti, per cura della Società telefonica per l'Alta Italia, degli esperimenti importanti di un nuovo sistema di telefonia a grande distanza e si potè trasmettere benissimo la parola fino a 100 chilometri.

Il nuovo sistema di telefonia che si tratterebbe di mettere in vigore su vasta scala è dovuto al signor Ignazio Giuliani di Tivoli.

Molti tecnici affermano che esso riesce superiore a tutti quelli finora conosciuti sia dal lato tecnico che economico. Anzi, specialmente sotto questo punto di vista riuscirebbe convenientissimo non essendo più necessario anche per la trasmissione a grande distanza, l'uso di fili di bronzo, i quali sono costosissimi. Essi sarebbero surrogati da fili di ferro.

Tra breve si faranno gli esperimenti fra Genova e Torino, e fra Milano e Roma su di una distanza cioè di circa 600 chilometri.

Energia elettrica al polverificio di Fontana-Liri. — Nel polverificio militare di Fontana Liri fu attuata la trasformazione della forza motrice idraulica, dalla quale era prima direttamente servito, in energia elettrica che viene così trasmessa alle diverse officine senza bisogno di trasmissioni telodinamiche. Il macchinario idraulico venne fornito dalla Ditta De Morsier di Bologna, e quello elettrico della Ditta Alioth di Basilea.

Nomina del Direttore della « Società Lariana ». — Il Consiglio d'amministrazione della Società Lariana, nella seduta del 31, ha nominato a Direttore della Impresa di Navigazione sul lago di Como, il commendatore Giovanni Confalonieri, Sindaco della città di Como.

La stazione ferroviaria di Berna. — Secondo la perizia officiale i danni prodotti dall'incendio dei fabbricati della stazione di Berna, a cui abbiamo accennato nel numero scorso, sono calcolati a fr. 152,130.55.

Il commercio e la navigazione del porto di Trieste. — Durante l'anno 1896 entrarono nel porto di Trieste 8,728 bastimenti con un carico di 1,780,888 tonnellate, contro 8,085 bastimenti e 1,760,055 tonnellate nel 1895. Vi fu quindi l'anno scorso un lieve aumento ch'è la conseguenza di un maggiore accrescimento della navigazione a vapore e di una diminuzione sensibile di quella a vela.

Le transazioni commerciali nel porto di Trieste, sono rappresentate pel 1896 da 6,610,451 quintali di merci importate e 5,879,298 quintali di merci esportate: rimpetto all'anno precedente vi fu diminuzione di 193,590 quintali nell'importazione e aumento di 173,548 quintali all'esportazione; e quindi in complesso, si ebbe una diminuzione di traffico che, per quanto lieve (20,042 quintali), pura segna l'accentuarsi della decadenza del porto di Trieste, e profitto di quello di Fiume.

La conclusione che si trae dalle cifre suesposte è che tutti gli sforzi tentati da vari anni a questa parte dal Governo austriaco per rialzare le sorti commerciali di Trieste, sono rimasti infruttuosi.

I cavi sottomarini. — Attualmente, scrive il *Thecnic*, nel mondo vi sono più di 1300 cavi sottomarini della lunghezza complessiva di 162 mila miglia. La metà di essi non arrivano alla lunghezza di 5 miglia ed otto eccedono le 2 mila miglia. Il loro costo oltrepassa un miliardo, di cui il 75 per cento è capitale inglese: 40 bastimenti sono necessari per tenerli in ordine.

Il commercio della Gran Brettagna nel 1896. — Dalla statistica completa per l'anno 1896, pubblicata ora dal *Board of Trade*, si rileva che mentre le importazioni provenienti dai possessi britannici diminuirono di L. s. 1,800,000 rispetto a quelle del 1895, aumentarono invece le esportazioni inglesi verso quei possedimenti di 14 milioni di sterline. D'altra parte il valore delle importazioni provenienti dai paesi esteri aumentò di 27 milioni e le esportazioni verso di essi non subirono variazioni apprezzabili.

Ecco le cifre relative agli ultimi due anni:

Importazioni da		1896	1895
Colonie inglesi . . .	Ls.	93,323,000	95,530,000
Paesi esteri	»	348,548,000	321,689,000
	Ls.	441,871,000	417,219,000
Esportazioni a			
Colonie inglesi . .	Ls.	83,935,000	70,002,000
Paesi esteri	»	155,987,000	155,888,000
	Ls.	239,922,000	225,895,000

Per riguardo alle variazioni negli scambi con i possedimenti inglesi, è da notare che la diminuzione nelle importazioni nella Gran Brettagna di tale provenienza, deriva in gran parte dal fatto che nel 1895 le esportazioni delle colonie furono stimolate dalle difficoltà che le colonie stesse incontravano nel soddisfare ai loro impegni finanziari con l'Inghilterra, dopo i disastri bancari subiti.

D'altra parte l'aumento della esportazione inglese alle colonie, ripartita proporzionalmente fra l'India, l'Australia e l'Africa Australe, riguarda specialmente i tessili e poi le rotaie e macchine e prodotti manifatturati.

Quanto al commercio coi paesi esteri, si nota un'espansione generale nel valore delle importazioni in Inghilterra, dovuta principalmente a maggiori provviste di materie prime a cagione della notevole ripresa di attività nelle industrie manifatturiere.

Le esportazioni inglesi verso i paesi esteri sono state in aumento, eccettuate quelle per la Spagna, per l'Italia, per l'Austria, per il Chilì e per il Brasile.

Il commercio del carbon fossile in Austria. — Le importazioni di carbon fossile nell'Austria-Ungheria durante il 1896 ammontarono a 5,685,330 tonnellate, di cui tonnellate 491,028 di coke, e 19,981 di lignite.

Nel medesimo periodo di tempo le esportazioni ascesero ad 8,337,694 tonnellate, di cui ben 7,562,720 di lignite e 116,607 di coke. La lignite venne principalmente esportata in Germania dalle miniere della Boemia.

Le importazioni di ferro ed acciaio nell'India. — I giornali inglesi si mostrano di nuovo alquanto impressionati dell'estensione che van prendendo le spedizioni di ferro ed acciaio dalla Germania e dal Belgio per l'India.

Una statistica recentemente pubblicata dimostra quanto in dieci anni siasi accresciuta l'importazione del ferro e dell'acciaio, dai sopradetti paesi, nell'India, in confronto di quella della Gran Brettagna, che invece è diminuita.

Dal 1885 al 1886 l'importazione della Gran Brettagna era stata di tonnellate 178,919; quella della Germania di tonnellate 300 e quella del Belgio di tonnellate 8,635; dal 1895 al 1896, invece, l'importazione della Gran Brettagna fu di tonnellate 159.502, quella del Belgio di tonnellate 115,713 e quella della Germania di tonnellate 5,162.

Mentre, dunque, in dieci anni le importazioni dell'India crebbero del 51 0\|0, l'esportazione della Gran Brettagna per quel paese diminuì, e quella del Belgio crebbe, in proporzione del totale, dal 4 6 0\|0, quale era stata nel 1885-86, al 41.3 0\|0, qual fu nel 1895-96. L'esportazione della Germania è ancora assai piccola, ma anch'essa è, relativamente, in grande aumento.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 316,400 per provvedere al completamento o al riordino della stazione di smistamento a Milano Porta Sempione;

L. 19.170 (escluso il valore del materiale metallico) per provvedere al rifacimento di binari in ferro Mod. D, Mod. 2 ed H nelle stazioni di Cantalupo, Gamalero, Sezze, Cassine, e Strevi per metri lineari 2910.55 della linea Alessandria-Acqui;

L. 6930 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico) al rifacimento di n. 12 scambi semplici Mod. D in ferro col 1° tipo riformato in diverse stazioni della linea Milano-Mortara;

L. 5200 per provvedere alla costruzione di un paramassi a monte del binario fra le Gallerie Monterotondo e Secca fra le stazioni di Riva a Moneglia della linea Genova-Spezia;

L. 5000 per provvedere ai lavori di riparazione dei danni arrecati dalla frana alle stazioni di Vernazza e Corniglia della linea Genova-Spezia;

L. 4190 (escluso il valore del materiale metallico) per provvedere al rifacimento di ml. 619.50 di binario Mod. D in ferro col 1° tipo F. G., da ml. 12 nella stazione di Ozzano Monferrato della linea Castagnole-Asti-Mortara;

L. 2700 per provvedere ai lavori di completamento di difesa della ferrovia Chiusi-Empoli al km. 268.666.872 dalle corrosioni del torrente Staggia;

L. 1350 per provvedere ai lavori di difesa dell'argine ferroviario dalle acque del torrente Meringo al km. 117.316 della linea Roma-Napoli tra le stazioni di Pofi e Ceprano;

L. 1200 per provvedere al consolidamento della casa cantoniera al km. 247.129 fra le stazioni di Pisticci e Bernalda della linea Eboli-Metaponto;

L. 3450 per provvedere (escluso il valore del materiale metallico) al rifacimento col 1° tipo riformato di 2 scambi semplici, Mod. D, alla stazione di Portacomaro, di n. 2 alla stazione di Moncalvo, di n. 1 alla stazione di Serralunga e di n. 1 alla stazione di San Giorgio della linea Castagnole-Asti-Mortara.

L. 1800 * preventivo per lavori di trincea sulla linea Eboli-Metaponto.

Rete Adriatica. — L. 499,465.59 per provvedere all'acquisto dei materiali metallici occorrenti pei rifacimenti di binari per l'aggiunta di piastre intermedie, e per gli ampliamenti di stazioni da eseguirsi nell'esercizio finanziario 1897-98;

L. 342,319.98 per provvedere all'acquisto dei materiali metallici occorrenti pei rifacimenti di binari, per l'aggiunta di piastre intermedie e per gli ampliamenti di stazioni da eseguirsi nell'esercizio 1896-97;

L. 21,000 per provvedere d'urgenza alla costruzione di una scogliera al km. 136.600 della linea Foggia-Napoli;

L. 3200 per provvedere al consolidamento del rilevato nel tratto compreso fra i km. 181.980 e 182.095 da Roma della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 2000 per provvedere all'applicazione dei mantici alla carrozza n. 5 del treno Reale;

L. 450 per provvedere all'acquisto di una pompa rotativa ad aria, sistema Stoltz, montata su cavalletto, occorrente per il deposito locomotive di Brindisi.

Rete Sicula. — Lire 1505 per provvedere alle modificazioni del fabbricato cessi e alla costruzione dei locali ad uso fornello scaldapiedi e deposito di materie grasse nella stazione di Canicattì;

L. 750 per provvedere al consolidamento della casa cantoniera doppia n. 11 al km. 11.375 della linea Valsavoia-Caltagirone.

Ferrovia della Valle Seriana. — L. 84,500 * per lavori diversi sulla linea.

Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — (15 maggio). — L'appalto indetto per il 1° aprile (V. *Monitore* del 16 gennaio, n. 3) delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Poggio-Rusco-San Felice della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra le progressive di m. 7790 e 24278.25, è rimandato al 15 del successivo mese di maggio, ferme tutte le condizioni stabilite.

La presentazione al Ministero (R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) a sensi dell'art. 3 del Capitolato generale amministrativo, dei documenti per l'ammissione all'asta dovrà essere fatta almeno dieci giorni prima del 15 maggio predetto.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 2 aprile). — Colla Ditta Visetti Tomaso di Torino per l'impianto binario di raccordo fra i locali per l'Esposizione nazionale del 1898 in Torino e la stazione di Torino P. N. e successiva demolizione del binario stesso;

Colla Società delle Cartiere Meridionali di Isola del Liri per fornitura di N. 220,000 rotoli di carta per telegrafo;

Colla Ditta Vaccari Massimiliano di Modena per fornitura di mc. 135 di legname rovere da lavoro in pezzi squadrati;

Colla Ditta Cerruti Emilio per appalto lavori per assicurare i longaroni e migliorare gli attacchi dei ponti in ferro sulla linea Ivrea-Aosta.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ospizio di Oropa — Biella (5 aprile, ore 12, fatali). — Appalto per la costruzione di un braccio di fabbricato in Oropa e della relativa sistemazione stradale. Importo ridotto L. 76,079.25 (V. n. 11).

Municipio di Torino (13 aprile, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori costituenti il lotto 3° (3° periodo) delle opere di fognatura della città, e cioè la costruzione della rete dei canali neri e della rete dei canali bianchi nella zona racchiusa dai corsi Duca di Genova e Siccardi e dalle vie Pastrengo e Sacchi. Importo L. 300,000. Cauz. provv. L. 25,000. Fatali 29 aprile, ore 11.

Istituto Professionale Omar in Novara (15 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del braccio nord del corpo principale di fabbricato ad uso Scuole d'Arti e Mestieri, prospiciente sul baluardo Lamarmora, fra il prolungamento della via Brusati e la parte centrale dell'Istituto già costrutta. Importo L. 55,639.15. Cauz. provv. L. 3000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Torino (16 aprile, ore 10, 2ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 27, da Torino a Casale, compreso fra la Casa Nelvo (Madonna del Pilone) ed il limite con la Provincia di Alessandria, della lunghezza di m. 38,260, escluse le traverse degli abitati, della complessiva lunghezza di m. 3025, durante il sessennio 1897-1903, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1903. Importo L. 191,886.06. Cauz. provv. L. 5000. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (19 aprile, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione del quarto tronco della strada provinciale n. 9, compreso fra la Sella Sportari e la piazza di Longobucco (m. 11,235.10). Importo ridotto L. 407,966.26 (ribasso ottenuto 30.02 0|0).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Arsenale di Costruzione — Torino (5 aprile, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **latta** in foglio doppio kg. 4700 a L. 0.90 — kg. 200 di **stagno** in pani a L. 2. Cauz. L. 463. Consegna a giorni 30.

— (16 aprile, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**:
Kg. 10,000 fuso in verghe a L. 0.45. Cauz. L. 450. Cons. 30 giorni.
» 6,000 ordinario » » 0.32. » » 192. » 30 »
» 10,000 scelto » » 0.35. » » 350. » 30 »

Fabbrica d'Armi — Terni (16 aprile, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: kg. 2000 in lamiera zincata piana a L. 0.70 — kg. 3000 in lamiera zincata scannellata a L. 0.70 — kg. 4430 in lamiera mezzana a L. 0.60 — kg. 7000 in lamiera sottile a L. 0.70. Cauzione L. 665. Consegna in giorni 75.

Direzione delle Costruzioni Navali - Spezia (16 aprile, ore 12.30, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di **ferro** fino e finissimo in verghe e lamiere. Importo L. 113,000. Cauz. L. 11,300. Fatali 7 maggio, ore 12.

Fabbrica d'Armi — Torino (17 aprile, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 4500 **ferro** scelto in verghe (omogeneo) a L. 0.40. Cauz. L. 1800. Consegna a giorni 60.

— (22 aprile, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio**: kg. 6000 dolce in verghe a L. 0.90 — kg. 3500 in filo grosso a L. 0.80. Cauz. L. 820. Consegna a giorni 50.

— (24 aprile, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: kg. 42,000 scelto in verghe a L. 0.40. Cauz. L. 1680. Consegna a giorni 50.

R. Fonderia — Genova (21, 22, 23 aprile, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **piombo** in pani:

21 aprile. — Kg. 52,600	a L. 0.35	Cauz. L. 1841	Consegna 40 giorni caduno.
22 » » 54,000		» » 1890	
23 » » 37,400		» » 1309	

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Marzo 27	Aprile 3
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	508	508
» » Mediterranee . . . . »	505	506
» » Meridionali . . . . »	663.50	663.25
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	385	382.50
» » » (2ª ») . . . . »	365	362.50
» » Secondarie Sarde . . . . . »	278	272
» » Sicule. . . . . »	590	590
Buoni Ferrovie Meridionali. . . . . »	543	543
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . . »	295	295
» » Cuneo (2ª emiss.) . . »	316	316
» » Gottardo 4 % . . . . »	101.60	101.45
» » Mediterranee 4 0|0 . . »	506	506.50
» » Meridionali. . . . . »	309.50	303
» » Meridionali Austriache. »	391	390.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	309.25	300
» » » 2ª emiss. »	285	286
» » Pontebba . . . . . . »	461	461
» » Sarde, serie *A*. . . . »	298	293
» » » serie *B*. . . . »	295	295
» » » 1879 . . . . »	298	293
» » Savona . . . . »	319	320
» » Secondarie Sarde . . . »	429	429
» » Sicule 4 0|0 oro . . . »	475	477.50
» » Tirreno . . . . . . »	460	460
» » Vittorio Emanuele . . »	320.50	315

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Ferroviaria Meridionale dell'Austria (già *Alta Italia*). — Dal 1° corrente pagamento interessi semestrale in L. 6.50 nette per obbligazione (Serie X del 1871).

Ferrovia Briantea Monza-Calolzio. — Dal 1° aprile pagamento interessi sulle obbligazioni in L. 6.15 nette.

Ferrovia Novara-Seregno. — Pagamento dal 1° aprile del dividendo 1896 in L. 4.50.

Ferrovia Centrale e Tramvia del Canavese. — Pagamento di L. 10 per azione quale acconto dividendo. Al 1° ottobre p. v. sarà pagato il saldo in L. 5.50 e saranno anche rimborsate in L. 200 le azioni estratte.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

12 aprile. — **Unione Italiana Tramways Elettrici.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 16 in Zurigo.

12 aprile. — **Società dei Tramways Orientali di Genova.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 16 in Zurigo.

25 aprile. — **Tramvia Novi-Ovada.** — Assemblea generale per le ore 13 nella sede sociale in Novi Ligure.

28 aprile. — **Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 in Torino, via Alfieri, 13 *bis*.

29 aprile. — **Strada Ferrata Vigevano-Milano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 in Milano nell'Aula municipale.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

12 aprile. — **Officine Elettriche Genovesi.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 16 in Zurigo.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 8ª Decade — dall'11 al 20 Marzo 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	1,203,563.81	49,644.09	303,629.47	1,285,873.81	11,115.05	2,853,826.23	4,247.00
1896	925,384.16	52,208.44	273,141.20	1,175,844.81	13,419.41	2,439,998.02	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 278,179.65	— 2,564.35	+ 30,488.27	+ 110,029.00	— 2,304.36	+ 413,828.21	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	6,961,984.61	334,796.35	2,334,514.22	9,485,717.19	92,006.55	19,209,018.92	4,247.00
1896	6,643,299.14	344,048.55	2,141,371.85	8,666,260.84	109,990.10	17,904,970.48	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 318,685.47	— 9,252.20	+ 193,142.37	+ 819,456.35	— 17,983.55	+ 1,304,048.44	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	76,150.29	1,270.42	20,996.57	116,840.90	1,234.95	216,493.13	1,359.88
1896	59,521.87	1,400.38	21,926.35	98,301.20	1,558.12	182,707.92	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 16,628.42	— 129.96	— 929.78	+ 18,539.70	— 323.17	+ 33,785.21	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	468,039.81	9,031.94	150,387.34	832,258.94	11,319.80	1,471,037.83	1,359.88
1896	447,657.52	9,681.86	143,883.59	744,324.44	13,333.48	1,358,880.89	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 20,382.29	— 649.92	+ 6,503.75	+ 87,934.50	— 2,013.68	+ 112,156.94	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
547.60	467.77	+ 79.83	3,668.34	3,435.76	+ 252.58

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

25ª Decade — Dal 1° al 10 Marzo 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1897	84,812.00	2,633.00	13,130.00	146,046.00	1,586.00	248,207.00	616.00	403.00
1896	86,710.00	2,362.00	13,171.00	136,499.00	1,480.00	240,222.00	616.00	390.00
Differenze nel 1897	— 1,898.00	+ 271.00	— 41.00	+ 9,547.00	+ 106.00	+ 7,985.00	»	+ 13.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 10 MARZO 1897.					
1896-97	2,176,480.00	45,238.00	254,998.00	3,157,150.00	34,023.00	5,667,889.00	616.00	9,201.00
1895-96	2,249,152.00	49,033.00	265,048.00	3,028,328.00	36,454.00	5,628,015.00	616.00	9,136.00
Differenze nel 1897	— 72,672.00	— 3,795.00	— 10,050.00	+ 128,822.00	— 2,431.00	+ 39,874.00	»	+ 65.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1897	30,613.00	707.00	3,429.00	27,096.00	188.00	62,033.00	484.00	128.00
1896	30,069.00	749.00	3,545.00	22,499.00	360.00	57,222.00	484.00	118.00
Differenze nel 1897	+ 544.00	— 42.00	— 116.00	+ 4,597.00	— 172.00	+ 4,811.00	»	+ 10.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 10 MARZO 1897.					
1896-97	839,826.00	14,546.00	70,876.00	644,522.00	5,327.00	1,575,097.00	484.00	3,254.00
1895-96	848,192.00	14,012.00	66,185.00	544,339.00	6,147.00	1,478,875.00	484.00	3,056.00
Differenze nel 1897	— 8,366.00	+ 534.00	+ 4,691.00	+ 100,183.00	— 820.00	+ 96,222.00	»	+ 198.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1897	2,172.00	76.00	228.00	800.00	»	3,276.00	23.00	142.00
1896	3,096.00	125.00	220.00	596.00	»	4,037.00	23.00	176.00
Differenze nel 1897	— 924.00	— 49.00	+ 8.00	+ 204.00	»	— 761.00	»	— 34.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 10 MARZO 1897.					
1896-97	77,671.00	2,958.00	6,602.00	17,836.00	28.00	105,095.00	23.00	4,569.00
1895-96	78,090.00	3,220.00	5,815.00	12,373.00	28.00	99,526.00	23.00	4,327.00
Differenze nel 1897	— 419.00	— 262.00	+ 787.00	+ 5,463.00	»	+ 5,569.00	»	— 242.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma — Capitale L. 20 milioni, interamente versato

Il 1° aprile p. v. avrà luogo il pagamento della cedola n. 16 delle obbligazioni 4 0|0, emissione 1889, ed il rimborso delle obbligazioni comprese nella estrazione eseguita il 2 gennaio 1897, come dall'avviso inserito nel n. 2 della *Gazzetta Ufficiale.*

Lo stesso giorno si prescrive il pagamento della cedola n. 6 della detta emissione.

Il pagamento avrà luogo:

a Palermo, presso la Cassa sociale;

a Livorno, Milano, Roma e Torino, presso la Banca d'Italia;

ed all'estero, presso le Banche indicate sulle obbligazioni stesse.

Roma, 12 marzo 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punticontro indicati alle Stazionisotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord(*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 38 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	↓
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	↓
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	↓
					1a 2a cl.	↓
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	↓
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	↓
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	↓
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	↓
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	↓
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	8 38 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord(*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
.Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 10 Aprile 1897 NUM. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE TRAMVIE A VAPORE E LE FERROVIE ORDINARIE IN ITALIA

(*Cont'n. e fine. Vedi N. 14*).

Altra obbiezione potrebbe consistere nell'osservare che le nuove strade ruotabili non saranno pianeggianti e larghe come quelle della valle del Po, ove di preferenza sono state costruite finora le tramvie a vapore, per cui difficilmente potrebbero prestarsi a diventare sede di tramvie; e l'obbiezione è esatta; ma cessa di aver quel peso che, forse, a tutta prima, apparisce che abbia, di fronte al fatto che le condizioni, poste dalla nuova legge per ammettere le tramvie a vapore sulle strade ruotabili, non sono così severe ed assolute come quelle stabilite per le ferrovie economiche (1), e che d'altronde si muove dal concetto che, in massima, strada ruotabile e tramvia dovrebbero formare oggetto di speciali provvedimenti coordinati, per quanto possibile, ad un unico fine; nel qual caso, ammesso pure che, per qualche breve tratto, fosse difficile di salire e di girare colle due strade unite e con pendenze e curve relativamente comode talune falde di monte assai frastagliate, parmi non dovrebbe forse riuscire molto costosa un'apposita deviazione per la sola ferrovia, la quale, nell'insieme del suo sviluppo, a parità di condizioni locali con una ferrovia propriamente detta, dovrebbe pur sempre riuscire assai più economica, non soltanto per le modalità di costruzione, ma anche per quelle del suo esercizio. E' evidente, che se queste considerazioni valgono per una tramvia con binario di larghezza normale, tanto più varrebbero per una tramvia con binario ristretto.

Da quanto precede, forse qualcuno potrebbe indursi a credere che alla esclusione delle tramvie a vapore dai programmi ferroviari del Governo e del Parlamento si dovesse addirittura sostituire l'esclusione delle ferrovie propriamente dette; ma non è così, perchè talune con binario ristretto, o fors'anco normale, potranno, tosto o tardi, costruirsi con vantaggio, specialmente se affluenti alle attuali Reti. Le condizioni esposte mirano soltanto a porre il quesito se, in presenza di tante future nuove vie ferrate e ruotabili, in massima già più o meno consentite od obbligatorie per leggi anteriori, non fosse il caso di trovare anche la via pratica per conciliare, da una parte l'interesse diretto ed indiretto dello Stato, coll'evitargli una doppia spesa di grossi sussidi, e l'immobilizzazione di somme ingenti in opere grandiose quasi inutili (1), con danno generale del paese, e d'altra parte l'interesse di certe popolazioni che, troppo lusingate da notevoli vantaggi offerti altrove dalle strade ferrate, credono di raggiungerli anche soltanto col vedere non lontano il fumo della locomotiva.

VII.

Dagli esposti confronti fra l'esercizio delle tramvie a vapore e quello delle ferrovie ordinarie, taluno potrebbe essere indotto a domandarsi: se per esercitare le nostre linee complementari lo Stato deve ogni anno aggiungere ai corrispondenti loro meschini redditi somme non lievi, perchè non si esercitano esse come le tramvie?

---

(1) Per le ferrovie economiche da disporsi sulle strade ruotabili, la suddetta legge, oltre d'imporre certe condizioni per una marcata separazione dalla zona riservata al carreggio ordinario, stabilisce che essa sia larga non mai meno di cinque metri, la quale misura, per le strade di montagna, corrisponde ordinariamente a tutta la loro larghezza. Per le tramvie, invece, la zona riservata al detto carreggio si limita a 4 metri, ed, occorrendo, anche meno. Quanto poi alle salite ed alle discese, osservo che le strade ruotabili possono arrivare in montagna a poco più del 7 0|0; ma siccome, standо alle buone regole dell'arte ed alle istruzioni governative sull'argomento, un tale limite deve raggiungersi solo in casi eccezionali, così parmi che, trattandosi di costruire le due strade insieme, non dovrebbe riuscire difficile di ridurlo al 4 od anche al 5 0|0; pendenze queste superabili, anche coll'ordinaria trazione a vapore dei piccoli e leggeri convogli di una tramvia. Aggiungerò del resto che, mentre in Italia si è già superato il 5 0|0, negli Stati Uniti d'America, e precisamente a Baltimora, esistono tramvie a vapore col 7 0|0 di pendenza. (Vedasi il recente lavoro di M. TAVERNIER, *Les tramways aux États-Unis*, in *Annales des ponts et chaussées*, 1896).

(1) È notevole che, in talune località, mentre sulle non molto lontane strade ferrate corrono i convogli quasi vuoti, sulle strade ruotabili, quando ci sono, finisce col crescere l'erba, perchè gli abitanti colle loro così dette *vetture*, le quali altro non sono che cavalcature o bestie da soma in genere, preferiscono naturalmente di percorrere gli antichi *tratturi* o le vie mulattiere, che fanno da scorciatoie alle strade ruotabili.

La domanda è ovvia; ed invero l'opportunità e la possibilità d'introdurre nell'esercizio di una parte delle grandi Reti un ordinamento, che meglio si adatti alle differenti e svariate condizioni in cui si trovano non poche linee per importanza di traffico, sono ormai abbastanza riconosciute, e formano anche oggetto, a quanto risulterebbe, di speciale studio nelle competenti sfere governative; ma, come avviene di tutte le grandi innovazioni che toccano molti interessi, anche questa, che mira ad un cambiamento abbastanza radicale nell'indirizzo dato finora all'esercizio ferroviario, sia nei rapporti interni fra le varie branche dell'azienda, sia nei rapporti di essa col pubblico, non può che incontrare gravi difficoltà. E sono molte: d'ordine politico talune, d'ordine tecnico amministrativo tal'altre; e si può, direi quasi, ritenere per certo, che le prime eserciteranno un'influenza anche più sensibile che le seconde.

Ma, a questo riguardo, troppo avrebbe a dire chi volesse entrare nei particolari.

Siccome, però, pur restando sulle generali, altra volta ho scritto di argomento analogo (1) ad evitare facili illusioni non voglio trascurare l'opportunità di osservare come, a mio avviso, nelle condizioni attuali dell'azienda ferroviaria, anche se si estendesse a molte nostre linee delle grandi Reti un sistema d'esercizio che si avvicinasse, entro i limiti del possibile, a quello delle tramvie a vapore, la diminuzione degli oneri (che si avrebbe dopo un certo periodo di anni) non potrebbe essere quella che, a tutta prima, può forse apparire raggiungibile; giacchè gli impianti già fatti per tutte le linee, in misura eguale, e talvolta persino maggiore per quelle di scarso traffico, non possono consentire, per lovo natura, di economizzare su certe spese; mentre essi, d'altra parte, hanno contribuito ad introdurre nelle popolazioni abitudini di comodità e di lusso, per sradicare le quali bisognerebbe cominciare colla riduzione degli impianti stessi.

Del resto, anche volendo ammettere che tosto o tardi si arrivasse a superare, almeno in parte le indicate difficoltà, altre considerazioni conforterebbero, pur troppo, gli apprezzamenti generici dianzi esposti.

La situazione delle strade ferrate appartenenti alle grandi reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, quanto all'importanza del traffico, e quindi del reddito chilometrico, può riassumersi come nel quadro seguente.

Reddito chilometrico (2)	Regioni continentali settentr.	centrale	meridionale	Sicula	Insieme
da 0 a 2,000 lire	»	26	194	»	220
» 2,001 a 4,000 »	270	260	605	287	1,422
» 4,001 a 6,000 »	226	472	263	111	1,072
» 6,001 a 8,000 »	381	150	645	296	1,472
	877	908	1,707	694	4,186
da 8,001 a 10,000 »	826	355	424	155	1,760
oltre . . 10,000 »	3,476	2,009	883	274	6,642
Sviluppo di tutte le linee: chilometri . .	5,179	3,272	3,014	1,123	12,588
Reddito complessivo in milioni	137.96	58.12	30.62	10.02	236.72
Reddito chilometrico in migliaia	26.64	17.76	10.16	8.92	18.80

Le linee complementari entrano qui sopra con km. 3100, ed ho già detto che, per il loro esercizio, lo Stato rimette circa 6 milioni all'anno, cioè circa L. 2000 per chilometro in più del corrispondente reddito, che è di quasi L. 5000 per chilometro. Ora, se si suppone che, esercitandole presso a poco come le tramvie a vapore, si possano risparmiare sulle spese d'esercizio L. 1500 (1) in media per anno e per chilometro, è ovvio che questo risparmio limitato a quei 3100 km. non raggiungerebbe ancora i 6 milioni, e che occorrerebbe perciò di estendere una specie di ordinamento tramviario a circa 4000 km. di ferrovie, ossia a quasi tutte le linee con reddito fino ad 8000 lire; ma siccome, tanto talune di queste quanto talune delle altre con reddito minore, o non potrebbero ammetterlo o lo potrebbero ammettere solo in parte, essendo destinate a servizi celeri, così esso dovrebbe applicarsi anche a parecchie linee con reddito superiore alle 8000 lire: ed è facile intendere come le difficoltà per radicali innovazioni nell'esercizio debbano sensibilmente aumentare, nei riguardi interni del servizio e nei riguardi esterni col pubblico, coll'aumentare dell'importanza del traffico; tanto è vero che al disopra di una certa quantità di traffico, la convenienza dell'ordinamento tramviario cessa in modo assoluto.

Notisi, d'altronde, che per arrivare ad un esercizio sul genere di quello delle tramvie a vapore, sarebbe assolutamente necessario un materiale mobile leggero il quale, come è naturale, dovrebbe provvedersi di mano in mano che fossero per occorrere nuovi acquisti o per apertura di nuove linee o per sostituire quello logorato dall'uso; ma l'introduzione in larga misura di macchine, di carrozze e di carri abbastanza leggeri potrebbe tosto o tardi riuscire dannosa alla sollecita mobilizzazione dell'esercito, per la quale invece sarebbe molto utile che tutto il materiale fosse di tipo quasi uniforme con la massima potenzialità di trasporto (2).

Se non che alle difficoltà suaccennate, disgraziatamente, se ne aggiunge un'altra non meno grave.

L'alto coefficiente delle spese di esercizio in Italia in confronto, a parità di reddito, con quello di altri paesi, se dipende in parte da talune circostanze speciali nostre, contro le quali non avvi rimedio, ed in parte dall'abbondanza dei servizi offerti al pubblico sull'esempio delle nazioni più ricche, dipende però altresì dall'eredità lasciata alle grandi Reti dagli esercizi governativi passati, nei quali abbondava il personale ed erasi andato formando un ambiente forse non del tutto industriale, mentre tale deve essere il carattere primo indispensabile di qualsiasi Amministrazione ferroviaria. Quindi, per ottenere ed assicurare un notevole risparmio di spesa nell'esercizio delle nostre strade ferrate, oltre che cambiare l'ordinamento e ridurre le comodità offerte al pubblico in misura più o meno estesa, proporzionando, quanto più è possibile, i mezzi allo scopo, bisognerebbe anche ricorrere ad economie parziali interne amministrative; e poichè sulle misure di queste, come avviene in tutte le industrie, hanno molta influenza la quantità, il trattamento, ed in generale tutto quanto si riferisce ad una migliore utilizzazione del personale, la spesa del quale entra pur sempre in larga misura nei bilanci dell'esercizio, resta a vedersi se, come e con quanta probabilità di raggiungere il detto intento le Amministrazioni esercenti potrebbero oggi adottare i provvedimenti ulteriori che sarebbero del caso, in presenza della singolare protezione di cui il personale delle grandi Reti ha finora goduto (e forse godrà ancora) in Italia.

E' noto infatti che in questi ultimi anni dei suoi reclami si è sovente occupato lo stesso Parlamento, al punto di costringere il Governo, quantunque socio nell'azienda, quale rappresentante dello Stato, ad usare forse un po' troppo

(1) Vedansi i fascicoli del 15 marzo e 1° aprile 1894 della *Nuova Antologia*, già citati.

(2) Per le linee appartenenti alle reti Adriatica e Mediterranea, i suindicati numeri corrispondono all'anno 1894, e per la rete Sicula all'anno 1895-96; le lunghezze sono la somma delle medie annuali esercitate per linea; e dai redditi sono esclusi quelli a rimborso di spesa, i quali per le due reti continentali sommano a poco meno di 5 milioni e per la Sicula a L. 229,000.

(1) La spesa approssimativa di un esercizio tramviario per le linee con reddito chilometrico variabile da L. 2000 a L. 6000, calcolata mediante la formola di cui nella nota a pag. 210, offrirebbe un risparmio alquanto maggiore delle suindicate L. 1500 per chilometro; ma anche i meno pratici delle cose ferroviarie possono intendere che, per lo meno, le spese relative ai casi di forza maggiore ed alla manutenzione ordinaria e straordinaria della strada e dei fabbricati, non possono essere ridotte nei ristretti limiti delle analoghe spese fatte dalle tramvie a vapore, le quali, quando hanno tenuto in ordine ed in buono stato il loro leggero binario e qualche piccolo fabbricato, non hanno, per i detti titoli, altra spesa.

(2) Lo Stato Maggiore dell'esercito potrebbe forse trovare già scarso lo stesso attuale numero delle potenti locomotive in esercizio.

largamente del suo *jus imperii*, col procedere ad un'inchiesta contro l'altro socio; mentre l'azione di questo come esercente, anche e sopratutto in materia di personale, si svolge oramai, più che nell'interesse proprio, a vantaggio dello Stato; perchè, essendo lo Stato il proprietario di quasi tutte le ferrovie e la scadenza delle convenzioni non essendo lontana (1), è proprio maggiormente ad esso che dovrebbe premere di arrivare presto ad un esercizio meglio disciplinato, ed il più economico possibile anche quanto al personale; e ciò, sia in vista di nuovi patti contrattuali, sia ancora per l'eventualità, anzi, direi quasi, per la probabilità di dover esercitare direttamente le proprie Reti.

VIII.

In questioni sulle quali hanno influenza una serie infinita di fatti dipendenti da svariate circostanze locali in relazione da una parte colle condizioni economiche di più regioni e fors'anche di un intero paese, e dall'altra cogli effetti amministrativi e tecnici dell'ordinamento di una grande e complessa azienda industriale, l'esito vero delle previsioni non può conoscersi che a cose compiute; e, se questo può dirsi in tesi generale, tanto più deve ripetersi qui, in quanto l'esito finale delle innovazioni da apportarsi all'azienda ferroviaria e nelle costruzioni e nell'esercizio, fino al limite del possibile, deve dipendere specialmente dalla misura di esse, a sua volta influenzata, come già ebbi a notare, dalla politica parlamentare, altra incognita in nessun modo determinabile.

E' quindi naturale che ai raffronti fatti ed alle considerazioni esposte devesi dare un'importanza alquanto relativa. Tuttavia ho fede che questo scritto servirà almeno a far vedere, anche ai meno creduli, la possibilità di economie non trascurabili, le quali, attuate, eserciterebbero una benefica influenza sui bilanci più prossimi dello Stato, se si tenesse fermo nel non concedere linee nuove qualsiansi concorrenti ad altre già costruite, e nel non estendere di più gli attuali troppo grandiosi ed onerosi impianti ferroviari; ed alleggerirebbero altresì i bilanci ulteriori non lontani, col ridurre e col sistemare l'esercizio delle strade ferrate, per modo di proporzionare le spese all'importanza dei redditi corrispondenti.

E qui, informandomi al concetto già indicato riguardo all'utilizzazione del personale ferroviario, chiudo con quest'ultima osservazione: siccome, pur volendo cambiare indirizzo, non si potrebbe, naturalmente, passare dallo stato attuale delle cose ad un altro ben differente, senza un periodo di preparazione non tanto breve quanto sarebbe desiderabile, così io penso che un primo passo potrebbe farsi utilmente verso il nuovo indirizzo, disponendosi fin d'ora ed in larga misura, da parte dello Stato, l'applicazione del già citato articolo 37 della nuova legge sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche; perchè, coll'introdurre le norme di esercizio e le facilitazioni consentite per le ferrovie economiche anche nelle ferrovie ordinarie con scarso traffico, mentre queste potranno meglio prepararsi ad ulteriori eventuali modificazioni di ordinamento, il Governo a suo tempo già potrà intanto consolidare con vantaggio le economie forse già fatte, e potrà assai meglio giudicare la possibilità e l'importanza di quelle da farsi.

F. Benedetti.

(1) Il primo periodo di durata delle attuali convenzioni per l'esercizio delle grandi reti Adriatica, Mediterranea e Sicula scade col giugno 1905; e, se si pensa al tempo occorrente per riuscire ad una regolare sistemazione di qualsiasi grande azienda, non si troveranno certamente molti gli otto anni che intercedono da oggi alla scadenza del suddetto primo periodo.

IL SISTEMA SACCARDO
PER
LA VENTILAZIONE DELLE GALLERIE

Abbiamo a più riprese riferito notizie e dettagli sul sistema di ventilazione delle gallerie proposto dall'ingegnere cav. M. Saccardo, attualmente Ispettore Capo, Direttore del R. Circolo Ferroviario di Bologna, ma finora non si è fatto cenno delle conclusioni della R. Commissione che fu incaricata dell'esame del sistema stesso. Un tale atto, per l'importanza dell'argomento, merita d'essere riprodotto nelle colonne del *Monitore*.

La Commissione era composta dei signori ing. G. Bussi, V. Crosa, O. Scolari, R. Stocchi e C. Segrè, ed in base ai risultati delle esperienze eseguite nella galleria di Pracchia (linea Bologna-Pistoia) dal 6 luglio al 20 dicembre 1894, ed agli studi fatti dalla Direzione dei Lavori della Società delle Ferrovie Meridionali, ha emesso le conclusioni seguenti:

Premesso:

a) Che dall'esperimento eseguito col sistema Saccardo alla galleria del Pratolino (linea Firenze-Faenza) non fu possibile valutare giustamente quale sarebbe l'efficacia del detto sistema per ventilare le gallerie nei casi più sfavorevoli per forti pendenze, per intenso traffico e per le condizioni atmosferiche;

b) Che con sua Nota n. 15905 *b*, Div. 3ª, in data 4 ottobre 1891, il R. Ispettorato significava all'Amministrazione della Rete Adriatica le preoccupazioni ingenerate per l'esercizio delle gallerie lunghe ed a forti pendenze e concludeva col richiedere che gli fosse indicata la spesa che sarebbe occorsa per eseguire un esperimento alla galleria di Pracchia;

c) Che in conformità di tale domanda la Società esercente la Rete Adriatica in data 13 maggio 1892 presentava la proposta per procedere ad un regolare esperimento del sistema Saccardo alla galleria di Pracchia, la quale proposta veniva approvata con Decreto ministeriale in data 30 ottobre 1893 in linea tecnica e finanziaria per riguardo al riparto della spesa fra le Amministrazioni interessate;

d) Che con appositi verbali di accordi fra i Delegati delle Amministrazioni medesime in data 20 novembre 1893 e 21 maggio 1894 venivano confermati i rispettivi concorsi per l'impianto e per l'esercizio dell'apparecchio, nonchè le modalità pel collaudo degli impianti e per l'esecuzione degli esperimenti;

e) Che all'articolo 5 dell'ultimo degli anzidetti due verbali si dichiarava che il collaudo dei lavori per l'impianto dell'apparecchio di ventilazione doveva essere fatto da una Commissione nominata dalle tre Amministrazioni interessate, mentre il successivo articolo 7 conferiva alla Commissione medesima l'incarico di verificare il funzionamento degli apparecchi speciali per la misurazione del rendimento meccanico ed economico del sistema; di stabilire le norme per la esecuzione degli esperimenti e di presenziarli, raccogliendo in apposito registro le osservazioni ed i dati, i quali, secondo quanto è stabilito al successivo articolo 9, dovevano servire alla Commissione per fare apposita *Relazione sulla riuscita degli esperimenti e sulla pratica applicabilità del sistema;*

f) Che compiuti i lavori d'impianto nel luglio 1894 ed avendo il signor cav. Saccardo chiesto che, a senso e per gli effetti dell'articolo 5 del ricordato verbale in data 21 maggio 1894, venisse disposto per la relativa visita di collaudo, il R. Ispettorato Generale con sua Nota in data 3 luglio 1894, n. 27224-6809, Div. 2ª, incaricava di presiedere detta Commissione il signor ing. comm. Gabriele Bussi, R. Ispettore superiore delle Strade Ferrate, e delegava pure a rappresentarlo e a far parte della Commissione

il sig. ing. comm. Vincenzo Crosa, R. Ispettore-Capo del Circolo Ferroviario di Torino;

mentre il Ministero della Guerra delegava a proprio rappresentante il sig. capitano cav. Omobono Scolari;

e la Società esercente la Rete Adriatica nominava i proprii delegati nelle persone del sig. ing. cav. Rosvaldo Stocchi, Capo-Sezione principale alla Direzione dei Trasporti, e sig. ing. cav. Claudio Segrè, Capo-Sezione principale alla Direzione dei Lavori.

Ciò premesso, nel giorno 20 luglio 1894 la Commissione stabiliva, in apposita adunanza tenutasi presso il Circolo di Firenze, il programma da seguirsi nello studio della ventilazione generale delle gallerie ottenuta coll'apparecchio Saccardo, non che il metodo da tenersi nelle osservazioni da compiersi durante gli esperimenti ed affidava l'incarico di Segretario-Relatore all'ing. cav. Segrè.

Nel successivo giorno 21 procedeva al collaudo dell'impianto dell'apparecchio di ventilazione eseguito sotto l'immediata direzione dell'inventore, nonchè a quello degli strumenti di misura, studiati e messi in opera a cura e spese della Società esercente, redigendosi dei suddetti convegni della Commissione i relativi verbali.

Gli studi deferiti alla Commissione si fecero in corrispondenza a tre serie di esperienze, di cui la prima si completò nel mese di luglio, la seconda durante il mese di agosto, la terza nell'autunno successivo, ultimandosi il periodo degli esperimenti nel giorno 20 dicembre 1894. In appositi verbali vennero pure consegnati i risultati dei relativi convegni della Commissione.

Finalmente questa discusse in apposita riunione indetta dal proprio presidente, nei giorni 19 e 20 novembre 1895, i risultati a cui si pervenne mercè gli elementi raccolti durante le esperienze e gli studi successivi cui diedero luogo gli elementi medesimi, e che servirono essenzialmente a trovare i coefficienti numerici indicati nel seguente specchio, e necessari per lo studio del problema sottoposto all'esame della Commissione.

Attriti:

Coefficiente di attrito continuo lungo le pareti di una galleria rivestita in muratura, $\rho = 0.02$;

Id id. lungo le pareti di un treno, $\rho_1 = 0.26$.

Ventilatore a forza centrifuga del tipo adottato a Pracchia:

Coefficienti medi di rendimento da applicarsi alle formole teoriche per avere i valori effettivi:

Rispetto al volume d'aria effluito $\eta_r = 0.82$;

Rispetto alla pressione generata (manometrico), $\eta_m = 0.39$;

Rispetto al lavoro pneumatico prodotto, $\eta_p = 0.32$.

Apparecchio Saccardo propriamente detto:

Coefficiente di rendimento meccanico da applicarsi al lavoro motore impiegato sull'albero del ventilatore per avere il lavoro pneumatico effettivo:

Variabile a seconda della velocità del ventilatore a forza centrifuga, η da 0.46 a 0.61, a seconda che il numero dei giri al 1' varia da 50 a 100

Inquinamento determinato dai prodotti emessi dalle locomotive:

Coefficienti limiti d'inquinamento (proporzione per mille di gas carbonici ammissibile nella composizione dell'aria per avere relativamente buone condizioni di respirabilità):

Per le gallerie in cui hanno accesso i viaggiatori (metropolitane), $\psi = 3$;

Per le gallerie in cui non ha accesso che il personale di servizio, $\psi = 6$;

Sui terrazzini delle locomotive, $\psi = 10$;

Coefficienti di diffusione da applicarsi alla quantità di prodotti della combustione abbandonati da un treno per avere l'effettiva composizione dell'aria sui terrazzini delle locomotive:

Treni in semplice trazione, 0.71;

» a doppia trazione (locomotiva di coda per diritto), 1.70;

Treni in tripla trazione (locomotiva di coda per diritto), 2.04.

Le conclusioni della Commissione, quali si deducono dalla unita Relazione, sono pertanto le seguenti:

1. Il sistema Saccardo presenta il vantaggio di provvedere all'aeramento generale delle gallerie, e quindi migliora l'ambiente in cui respira il personale del treno e di linea anche durante gli slittamenti, i quali vengono diminuiti e ridotti, poichè la ventilazione generale tende a mantenere asciutto il binario;

2. Il sistema Saccardo non richiedendo la costruzione di appositi pozzi o cunicoli, risulta di una spesa d'impianto assai limitata, come si è constatato a Pracchia. Esso può applicarsi alle gallerie già aperte al traffico senza produrre incaglio alcuno all'esercizio e senza richiedere maggiore spesa di quella che sarebbe occorsa qualora l'apparecchio fosse stato applicato durante la costruzione del sotterraneo, permettendo in ogni caso di adottare pel canale diffusore quella disposizione che sia per risultare più comoda in riguardo alla condizione della trincea d'approccio alla bocca cui deve applicarsi l'apparecchio;

3. Il ventilatore a forza centrifuga quale venne adottato a Pracchia corrisponde ad uno dei migliori tipi per riguardo all'applicazione di cui trattasi, e le dimensioni dell'ugello insufflatore corrispondono assai prossimamente al massimo lavoro pneumatico;

4. Un apparecchio iniettore del tipo Saccardo riesce sempre efficace, per riguardo al diluimento dei gas abbandonati dalle locomotive, non solo quando inverta la corrente promossa dai treni ascendenti, ma anche quando l'annulli o la indebolisca notevolmente;

5. Per mettere in buone condizioni di ventilazione un sotterraneo nel quale non si trovi mai più di un treno in un senso, è sufficiente mettere in azione il ventilatore per brevissimo tempo prima dall'entrata del treno in galleria e quindi farlo agire a grande velocità durante il tempo in cui esso si mantiene in galleria, onde annullare o indebolire la corrente promossa dal treno medesimo, ed infine con minor forza per sbarazzare la galleria dai prodotti abbandonati dalle locomotive. Da ciò consegue che non occorre ventilare in modo continuo e con forza costante, e l'apparecchio Saccardo si presta assai bene a tali adattamenti;

6. Nel caso di Pracchia, per esempio, occorrerebbe, per ottenere buone condizioni di respirabilità, sviluppare durante il passaggio dei treni più pesanti in doppia trazione, cioè per circa 10 primi, in condizioni medie atmosferiche, una forza di 103 cavalli-vapore, e soltanto in eccezionali condizioni dell'atmosfera, 148 cavalli-vapore, mentre per sgombrare la galleria dal fumo basta continuare per altri 18' a far funzionare il ventilatore, impiegando solamente 27 cavalli vapore.

In circostanze *ordinarie* il lavoro motore necessario e sufficiente potrà essere molto minore di quello sopra indicato; infatti durante gli esperimenti non oltrepassando la velocità di 70 giri del ventilatore, ossia impiegando 60 cavalli-vapore di forza, si constatarono buone condizioni di ventilazione anche sui terrazzini delle locomotive di coda;

7. Appoggiandosi a questi risultati, la Commissione ritiene che il sistema Saccardo costituisca una felice, pratica ed economica soluzione del problema della ventilazione generale delle gallerie ferroviarie con mezzi meccanici, e che convenga estenderne l'applicazione al valico dell'Appennino Pistoiese.

Fatto, letto e firmato in triplo originale a Firenze nel 25 febbraio 1896.

La Commissione

Firm.: G. Bussi — V. Crosa — O. Scolari — R. Stocchi — C. Segrè.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE E INDUSTRIALI

Società Veneta di Costruzioni.

Il 31 marzo u. s. ebbe luogo, nella sede sociale in Padova, l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Intervennero N. 65 azionisti, possessori in proprio ed in rappresentanza di N. 26,043 azioni, con voti N. 2877.

L'assemblea venne presieduta dal signor prof. comm. De Johannis, presidente del Consiglio d'amministrazione.

Il segretario del Consiglio, signor avv. Loleo, che fungeva da segretario nell'assemblea, lesse la Relazione del Consiglio, ed il sindaco, signor ing. Lavezzari, lesse quella del Consiglio sindacale.

La Relazione del Consiglio accenna alla Convenzione intervenuta colla Banca d'Italia per il pagamento in 19 semestralità del debito verso la stessa di L. 3.000,000. Ricorda la rinnovazione del contratto d'esercizio delle linee governative al 30 giugno 1905, e che andrà in vigore col luglio prossimo venturo. Al contratto vigente, a base d'interessenza sul prodotto lordo, dopo pagate le spese d'esercizio, venne sostituito un contratto a base di canone fisso.

Se col nuovo contratto gli oneri della Società saranno maggiori, la Società potrà, almeno in parte, procurarsi un adeguato compenso della maggior libertà d'azione nel ribasso delle tariffe e nel miglioramento dell'esercizio.

Venne pure firmata la Convenzione per la concessione alla Società della costruzione ed esercizio dei 7 chilometri della linea S n Giorgio di Nogaro al confine austriaco, con un sussidio governativo chilometrico di lire 2000, che in parte copriranno le spese di costruzione della linea stessa; linea che potrà acquistare una grande importanza per gli allacciamenti che procura e per il movimento delle merci e passeggeri su altra linea sociale.

Accenna al disavanzo allarmante dello stabilimento Rocchetti in Padova per dichiarare che il Consiglio si preoccupa di iniziare quelle riforme che possano migliorare la posizione economica di tale officina.

Accenna alle pratiche tuttora in corso per assumere in comune lavori sovvenuti da capitali esteri.

Ricordando le varie cause pendenti in confronto alla Società ed iniziate da alcuni azionisti, si augura che la giustizia sia sollecita per portare quella quiete indispensabile nell'andamento sociale, che permetta di discutere quelle modificazioni statutarie già accennate nell'assemblea precedente.

La Relazione dei Sindaci, analitica e sintetica, dà ragguagli particolareggiati sulle varie voci del *Conto patrimoniale* e del *Conto profitti e perdite*, non solo del bilancio generale, ma anche delle gestioni staccate: Esercizio ferrovie; fornaci di Pasiano: fonderia ex-Rocchetti; Stabilimento S. Elena; officina dell'Osservatorio.

Si rileva da detta Relazione che la Società possiede lire 776.827.65 di rendita italiana e rumena; i titoli industriali ed interessenze al netto del fondo di riduzione del capitale sociale in L. 3,627,512 64. Nell'anno 1896 si vendettero n. 775 azioni Terni e si acquistarono n. 2350 azioni della Società ferroviaria Parma-Suzzara. E come è specificatamente notato, le azioni Terni in proprietà sono valutate a L. 250, nel mentre gli attuali corsi di Borsa, superano le L. 350.

L'esposizione dei lavori somma a L. 1,672,873 06. L'esercizio ferroviario impegna la Società, tra concessioni, materiale mobile, oggetti d'inventario, approvvigionamenti materiali, ecc., tenuto conto dei debiti e crediti, in 13.257,278.71 lire, che realmente si riduce a L 11,505,768.34, qualora si tenga conto delle L. 1,751,510 37 che compaiono al passivo nel fondo per eventuali ulteriori perdite. Il saldo creditori dell'esercizio ferroviario è aumentato di L 242,449.03 in confronto a quello dell'esercizio 1895. L'utile netto dell'esercizio ferroviario sale, nel 1896, a lire 543,049.91 in confronto a L. 514.185.71 del 1895. Entrano a costituire le spese L. 165,194.68 quale concorso alle Guidovie centrali venete e L. 226,348.93 per ammortamento, concessioni e deperimento oggetti d'inventario.

I beni stabili e terreni, tenuto conto del fondo di rispetto più sopra citato, impegnano il bilancio sociale per lire 3,·51,018.03 che diedero un reddito netto di L. 107,392.32.

Da un'esposizione molto particolareggiata delle gestioni industriali, rilevasi che le fornaci di Pasiano, l'officina dell'Osservatorio, Sant'Elena e Rocchetti impegnano per lire 815,554.49 in fabbricati e terreni industriali per 535,728.42 in macchine e attrezzi, per 1,435,120.14 in magazzino ed attrezzi.

L'attivo complessivo delle gestioni industriali somma.	L.	3,754,075.17
ed il passivo	»	2,251,328.88
Residua il saldo attivo come al Bilancio generale in	L.	1,502,746 29

Se si tiene conto del fondo di rispetto per eventuali ulteriori perdite, l'esposizione si riduce a L. 635,746,29.

Dal conto profitti e perdite si rileva che le gestioni industriali portarono nell'esercizio 1896 un saldo perdite di L. 203,361.35.

Le spese iniziativa affari per lavori all'estero sommano a L. 110,430.20.

Al 31 dicembre 1896 il debito per le obbligazioni sociali sale a L. 7,427,500; per i debiti rateali verso la Banca d'Italia, mutui ipotecari e quello verso la Parma-Suzzara a L. 7,034,036.59.

Aumentarono sensibilmente i debiti per riporti, che da lire 500,000 al 31 dicembre 1895, salgono nel 1896 a L. 820,000.

L'aggravio d'interessi passivi che sommavano nell'esercizio 1895 a L. 648,164.20, scesero nel 1896 a L 585,536.16

Le spese generali, imposte e tasse sommarono a L. 195,194.18

Gli interessi e dividendi, titoli e interessenze diedero complessivamente L. 283,376.98; per profitti diversi si ebbero L. 363,954.97. per aumento nel valore di rendita di proprietà, per realizzo delle 775 azioni Terni e per liquidazioni diverse; e per contro una perdita di L. 291,267.68 dipendente in gran parte da svalutamento terreni a Napoli, e da perdita lavori in Rumenia.

I debiti diversi sono per una cifra di L. 637,228.75.

Aperta la discussione, l'azionista sen. Alessandro Rossi fece varie considerazioni sull'esercizio delle ferrovie, sulle gestioni industriali, sulle spese generali, raccomandando di sollecitare la liquidazione degli enti sociali.

Il Presidente rispose a tutte le questioni poste dal senatore Rossi. il quale, dichiarando la sua piena fiducia nel Consiglio d'amministrazione e nei Sindaci, presentava proposta con la quale « riconfermando le raccomandazioni fatte pel bilancio 1894, e udite le assicurazioni del Presidente del Consiglio d'amministrazione, si passa all'ordine del giorno ».

L'assemblea approvava quindi l'ordine del giorno, proposto, nella chiusa della sua Relazione, dal Consiglio d'amministrazione:

« L'assemblea, udita la Relazione del Consiglio e quella dei Sindaci, approva il bilancio dell'esercizio 1896 nelle seguenti risultanze sommarie:

Attivo	L.	50,688,203.37
Passivo	»	50,682.465.51
In conto nuovo . .	L.	5,737.86

Procedutosi alle nomine delle cariche sociali, vennero rieletti gli otto Consiglieri d'amministrazione scaduti per anzianità e il prof De Johannis, dimissionario; a Sindaci effettivi Coen cav. Giulio, ing. Tommaso Lavezzari, avv. Levi Bonajuto.

LA «PULLMAN-CITY»

Una rivista francese, la *Réforme économique* pubblica il riassunto di un interessante studio comunicato testè alla Società degli Ingegneri civili francesi, e contenente la storia e l'organizzazione attuale di una delle più grandi imprese industriali, di cui gli Stati Uniti d'America vanno a buon conto superbi.

Si tratta di una immensa agglomerazione operaia, annessa

alla città di Chicago e che, dal nome del suo fondatore, si chiama *Pullman-City*.

Verso il 1855 George Pullman ebbe l'idea di fabbricare dei vagoni-letto, *sleeping-cars*, come li chiamano comunemente, senza confronto più comodi di quelli che già allora circolavano sulle linee americane. Fece i suoi calcoli e i suoi piani, raccolse capitali, e dopo molti tentativi infruttuosi, fece alla fine un gran fiasco con un primo modello che fu criticato da tutti.

Ma Pullman non si scoraggiò. Continuò con ammirabile costanza a cercare nuovi perfezionamenti per i suoi vagoni, e finì col trionfare delle enormi difficoltà che gli si erano opposte da principio. Finì col creare il *vestibuled train*, vale a dire trasformò il classico e incomodo treno ferroviario, come ancora lo concepiamo in Europa, in un vero albergo ambulante, con salotto, sala da pranzo, cucina, camera, gabinetto da lavoro; il tutto collegato da un corridoio, e fatto per divorare le distanze con una rapidità di 80 km. all'ora.

La costruzione della ferrovia che univa l'Atlantico al Pacifico nel 1875, diede nuovo impulso alla Compagnia dei « vagoni-salon » Pullman. Questi veicoli, sempre più numerosi, invasero in breve tutte le linee americane. Nel 1879 la Compagnia era già arrivata ad un tale grado di prosperità che il suo capo potè concepire e mettere ad esecuzione la grandiosa idea di riunire tutte le fabbriche, i cui prodotti servivano alla costruzione dei suoi carrozzoni, e formarne una immensa città operaia a 22 chilometri da Chicago, sopra un'area di quasi 200 ettari.

Che cos'era, quindici anni or sono, il sito dove Pullman-City innalza al cielo i suoi camini fumosi? Era un deserto paludoso, percorso soltanto dagli animali della prateria. Oggi la città ove si concentra la produzione dei *vagoni-salon* conta quindicimila abitanti e le macchine motrici rappresentano una forza di 9000 cavalli.

Il volante a ingranaggio della macchina maggiore ha 9 metri di diametro, fa 36 giri al minuto ed è provvisto di 217 denti. Fu questa, per molto tempo, la più grande ruota dentata che esistesse; oggidì soltanto è superata da quella della grande macchina adoperata nelle miniere di rame a Calumet e Hecla, vicino al Lago Superiore, e da quella delle cave di diamanti di Kimberley, nella Terra del Capo.

Gli altiforni di *Pullman City* producono annualmente trentacinquemila tonnellate d'acciaio e dodicimila di ferro greggio. La fonderia di ferro è situata in una serie di fabbricati che occupano un'area di un ettaro e mezzo, e più di mille operai. La fonderia del rame ha venti crogiuoli, e il valore della sua produzione annua raggiunge i 7 1|2 milioni di franchi.

Dai forni esce una grande quantità di viti di ferro fuso; esiste inoltre un'officina speciale per la loro fabbricazione meccanica e ve ne sono più di 50 modelli diversi, ognuno poi in parecchie dimensioni. Per un vagone merci occorrono da seicento a mille viti, e più di duemila per una vettura da passeggeri. Quest'officina occupa 80 operai e consuma giornalmente per 60 tonnellate di ferro in barre.

Una fabbrica speciale produce le ruote, a dodicimila l'anno.

Le officine da costruzione possono dare da 40 a 50 carrozzoni al giorno, e occupano 130 macchinisti, 270 montatori e 100 pittori. Dal 1889 al 1892 furono costrutti 21,314 carrozzoni, rappresentanti un valore totale di 75 milioni di franchi.

Tutto si accentra a *Pullman-City*. È là che si lava la biancheria necessaria all'uso dei *vagoni salon* La lavanderia è, a quanto dicono, una delle maggiori curiosità di questa agglomerazione operaia. Anche là tutto si fa meccanicamente. L'edifizio della lavanderia, lungo 45 metri e largo 27, è riscaldato a vapore e illuminato a luce elettrica. L'acqua necessaria vi è trasportata direttamente dal lago Michigan.

La quantità di biancheria che si lava e stira colà, è considerevole, perchè nei vagoni-letto si cambiano ogni sera le lenzuola e le fodere, anche se un viaggiatore vi rimane parecchie notti di seguito.

Ogni mattina, sei stazioni di Chicago spediscono alla lavanderia Pullman dei grandi sacchi contenenti la biancheria sudicia, che viene immediatamente registrata, riposta in panieri e trasportata al lavatoio dove stanno dodici lavandaie.

Dopo una lavatura con acqua calda e sapone, la biancheria viene risciacquata parecchie volte: prima a caldo, poi a freddo, quindi le viene dato il turchinetto. Queste operazioni richiedono mezz'ora in tutto. Ogni donna può lavare in un'ora 400 lenzuola, e il numero dei capi lavati in un giorno va da 45 a 48 mila.

Ben risciacquata, la biancheria passa per una serie di otto cilindri che ne spremono l'acqua, e ne esce perfettamente asciutta. Viene quindi stirata meccanicamente per mezzo di cilindri riscaldati a vapore e rimandata a Chicago in grandi cesti sigillati che possono contenere ognuno duecento lenzuola, mille salviette e mille fodere.

La stiratura sola occupa 70 donne e venti meccanici. Al secondo piano dell'edificio si dà la salda alle camicie e ai vestiti di tela che portano i servitori delle vetture Pullman. Ognuna delle cinque macchine può inamidare, in un'ora, 75 camicie e mille pezzi piccoli, solini e simili.

Questa grande città operaia occupava, nell'agosto 1892, 15,702 persone, e da allora il numero dei suoi abitanti è ancora aumentato. La maggior parte di questa popolazione cosmopolita è fornita dagli Stati Uniti; vengono poi gl'inglesi, gli svedesi e i tedeschi. Di italiani vi è circa un centinaio. Il lavoro è faticoso, ma ben retribuito; un buon operaio guadagna in media trecento franchi al mese. Bisogna tener conto però che in America la vita è senza confronto più dispendiosa che in Europa, sicchè i guadagni, si può dire, sono pareggiati.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Lavori ferroviari e portuali a Genova.

Il giorno 3 corrente si riunirono a Genova i rappresentanti del Municipio, della Camera di Commercio, del Genio Civile, dell'Ispettorato Ferroviario e dell'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo per concretare definitivamente il programma dei lavori portuali e ferroviari da eseguirsi a Genova.

Per quanto riguarda i lavori portuali si confermarono le deliberazioni prese nella precedente adunanza del 26 marzo a cui era intervenuto anche un rappresentante della Navigazione generale, nel senso di proporre l'esecuzione dei seguenti lavori:

Prolungamento ed allargamento del ponte Assereto;

Ampliamento del ponte F. Guglielmo per 4 accosti con passerella di accesso;

Demolizione di una breve tratta della punta del Molo vecchio;

Colmatura del Mandraccio;

Costruzione di un pennello all'esterno del molo Giano;

Sistemazione di strade ed aggiunta di gru idrauliche.

Per quanto riguarda le stazioni si sarebbe convenuto di proporre:

L'ampliamento e la sistemazione della stazione di P. Principe allo scopo di togliere il regresso per i treni da e per la riviera di Levante, occupando l'area dell'arsenale di terra e costruendo un nuovo tratto di galleria per allacciare direttamente i nuovi binari alla galleria della Traversata e cioè alla linea di Levante;

Allargamento della galleria della Traversata (tra le stazioni di P. Principe e P. Brignole) per renderla atta al servizio a doppio binario;

Costruzione di un'ampia e comoda stazione sulla spianata del Bisagno.

L'importo dei lavori per le stazioni ferroviarie è di circa 7 milioni e quelli dei lavori portuali di 8 milioni e cioè in totale 15 milioni circa.

Ci risulta poi che i rappresentanti ferroviari hanno dichiarato nella Conferenza che la nuova stazione al Bisagno è già studiata in modo da poter essere convenientemente ampliata quando venisse costrutta la linea Genova-Piacenza e che l'ordine in cui furono enumerati i lavori ferroviari non rappresenta un ordine di precedenza essendo tutti e tre i lavori egualmente necessari, e che anzi nulla essi avrebbero in contrario a che i lavori della nuova stazione al Bisagno venissero incominciati anche prima degli altri.

Circa i lavori portuali poi i rappresentanti ferroviari si sarebbero limitati a curare che fossero compresi ed opportunamente studiati gli ampliamenti dei ponti Assereto e F. Guglielmo che renderanno possibile un maggior carico ed un più regolare servizio ferroviario, lasciando ai competenti di decidere circa i lavori d'indole marittima.

><

Biglietti circolari a percorso combinabile.

Siamo informati che le Società Ferroviarie delle Reti Mediterranea e Adriatica, consenziente il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, hanno deciso di attuare sulle proprie linee i biglietti circolari ad itinerario combinabile, che sono in vigore su alcune ferrovie estere, con molta soddisfazione del pubblico.

Il vantaggio offerto da tali biglietti è quello di permettere al viaggiatore di stabilire a suo piacere l'itinerario del viaggio circolare senza essere obbligato, come avviene con i biglietti circolari attualmente in distribuzione, a seguire un percorso stabilito dalle ferrovie, che in molti casi non corrisponde punto ai suoi bisogni.

I nuovi biglietti potranno essere attuati al più tardi col giugno prossimo.

Sappiamo a questo proposito che il giorno 21 del corrente mese si riuniranno in Bologna i rappresentanti delle Società predette e del R. Ispettorato delle Ferrovie allo scopo di stabilire le norme e le modalità dei biglietti suaccennati.

><

Per i reclami ferroviari.

A proposito delle cassette pei reclami del pubblico, recentemente poste in opera per cura dell'Ispettorato delle Ferrovie, nelle principali stazioni delle grandi Reti, leggesi in alcuni giornali che i reclami non possono essere presi in considerazione se non sono scritti su carta bollata.

Ora, in seguito a nostre informazioni, sappiamo che tale asserzione non è conforme al vero, poichè secondo lo spirito della vigente legge sul bollo, devono essere presentati in carta bollata quei reclami che hanno per iscopo di ottenere dal Governo qualche speciale provvedimento nell'interesse particolare di chi li presenta, mentre tutti gli altri reclami che riguardano il servizio in genere delle Ferrovie e segnalano irregolarità devono considerarsi come fatti nell'interesse pubblico e quindi possono essere scritti su carta semplice, e l'Ispettorato non mancherà di prenderli nella debita considerazione come prende quelli che sono trascritti sugli appositi registri presso i Capi-Stazione.

L'Ispettorato ha disposto perchè le disposizioni della legge sul bollo siano interpretate nel senso più largo a favore dei reclami ferroviari.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Elaborati d'appalto per forniture di materiale metallico d'armamento).

La Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa i preventivi e gli elaborati d'appalto per le seguenti forniture di materiali metallici di armamento, da farsi a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali per l'esercizio finanziario 1897-98:

1. N. 54,000 chiavarde in ferro omogeneo, di cui: 20,000 a testa sferica per armamento, mod. n. 2; 6000 marca C, per armamento, mod. D; 15,000 marca D, per armamento, mod. D; 13,000 marca *f*, per armamento, mod. D, del peso complessivo di chilogr. 31,330;

2. N. 12 piastre in ferro omogeneo, di cui 10,000 intermedie per armamento, mod. n. 2; 2000 di giunzione per armamento, mod. n. 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 26,840;

3. N. 20,000 arpioni ordinari in ferro omogeneo per armamento, mod. n. 2, del peso di circa 8000 chilogr.;

4. N. 20,000 chiodi in ferro omogeneo per armamento, mod. D, del peso totale approssimativo di chilogrammi 8100. La spesa complessivamente preventivata per la fornitura della quale trattasi è di L. 36,200.

(Progetti, preventivi, ecc, presentati all'approvazione governativa).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa le seguenti proposte di lavori:

1. Per lavori di rivestimento con muratura di diverse tratte della falda a monte della trincea fra i chilometri 7394 e 7522 presso la stazione di Portici nella linea da *Napoli ad Eboli*. Spesa preventivata L. 270;

2. Per lavori di consolidamento delle due frane ai chilom. 115.542-115.557 e 115.730-115.754 della linea *Eboli-Metaponto* fra le stazioni di Ponte San Cono e di Romagnano. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 6000;

3. Per la costruzione di una latrina nell'alloggio del Capo-Stazione di Tortona (linea *Alessandria-Piacenza*. Spesa preventivata L. 240;

4. Per la ricostruzione di un tratto del muro di difesa a sinistra, lungo il torrente Boesio, lungo la ferrovia da *Oleggio a Pino*. Spesa preventivata L. 1100;

5. Per lavori di completamento del muro di sponda destro del torrente Biassa, sopra l'imbocco est della galleria omonima, lungo la linea da *Genova a Spezia;*

6. Per i lavori occorrenti all'impianto di una vaschetta di marmo con serbatoio d'acqua nel dormitoio del personale viaggiante della stazione di Empoli, nella linea da *Firenze a Pisa;*

7. Per i lavori necessari per provvedere all'otturamento della finestra alla progressiva 28.672.12 nel piedritto a monte della prima galleria artificiale nella ferrovia da *Ceva ad Ormea;*

8. Per i lavori d'impianto di una vaschetta con serbatoio d'acqua nel dormitorio del personale viaggiante della Rete Mediterranea in *Stazione di Livorno-San Marco.*

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Proposte di lavori approvate dal Ministero).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte di lavori presentate dalla Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali:

a) Proposta per la costruzione di un forno da pane

nella stazione di San Nicola, lungo la ferrovia da *Zollino a Gallipoli*, con annesso preventivo di spesa di L. 360;

b) Proposta per l'impianto di suonerie elettriche di controllo, verso Bucine, nella stazione di Montevarchi, lungo la linea ferroviaria *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze*. Spesa occorrente L. 670;

c) Proposta pell'impianto di due colonne idrauliche e di alcune prese d'acqua potabile pei cessi e pel servizio degli scaldapiedi nella *Stazione di Ravenna*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6900;

d) Proposta per costruire il pozzo nero della latrina presso l'officina locomotive della stazione di Rimini, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*. Spesa prevista lire 1400;

e) Proposta pell'impianto di cancelli in ferro alla stazione di *Roma-Porta Maggiore* in sostituzione degli attuali in legno;

f) Proposta pell'impianto di due sonerie elettriche d'avviso al bivio delle linee *Colico-Sondrio* e *Colico-Chiavenna*, per regolare il passaggio dei treni diretti a Colico.

(*Biglietti di andata e ritorno*).

L'Adriatica ha disposto che siano istituiti biglietti giornalieri di andata e ritorno delle tre classi dalle stazioni di Montepagano, Rosburgo, Alanno, Torre dei Passeri per Teramo; e da Teramo per Mosciano, Notaresco, Bellante, Ripattone, Castellalto C°, Tortoreto, Montepagano. Rosburgo, Atri, Mutignano, Montesilvano, Castellamare Adriatico, Alanno e Torre dei Passeri.

><

L'ampliamento del magazzino merci doganali nella stazione di Udine.

L'Adriatica ha sottoposto alla Superiore approvazione il contratto da essa stipulato coll'Impresa Dri Francesco per l'esecuzione dei lavori di ampliamento del magazzino merci doganali nella stazione di Udine.

><

Facilitazioni ferroviarie per l'Esposizione nazionale in Torino.

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, per corrispondere ai desideri espressi dal R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e dal Comitato della Esposizione generale italiana che avrà luogo in Torino nel prossimo anno, si sono rivolte a tutte le ferrovie estere colle quali sono in corrispondenza, per interessarle ad accordare le maggiori possibili facilitazioni in occasione della predetta Esposizione.

><

Ferrovia succursale dei Giovi.

(*Posa dei giunti Stossfangschiene da esperimentare*).

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che il giorno 12 del corrente mese si proceda alla posa dei giunti Stossfangschiene, da esperimentare sul tronco della Ferrovia Succursale dei Giovi, compreso fra il bivio Torbella ed il bivio Polcevera.

><

Ferrovie secondarie della Sardegna.

(*Progetto di biglietti d'abbonamento*).

La Società italiana per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna, ha ripresentato, modificato in base ai suggerimenti del R. Ispettorato generale delle Ferrovie, il progetto definitivo per l'istituzione di biglietti d'abbonamento sulle linee della propria rete. La istituzione dei biglietti medesimi ha per iscopo di soddisfare ai desideri del pubblico e degli speditori di merci. e di aumentare per quanto è possibile il numero dei viaggiatori, procurando alcune facilitazioni a quelle persone che possono avere necessità di viaggiare con frequenza.

><

Biglietti a corsa semplice e di andata e ritorno fra Thiene e Bassano.

Siamo informati che la Società Veneta ha chiesto alla Superiorità di essere autorizzata ad istituire biglietti a corsa semplice e di andata e ritorno a prezzo ridotto fra Thiene e Bassano e viceversa.

><

Carro per le derrate destinate a Fiume e Zara.

L'Adriatica ha fatto le occorrenti disposizioni perchè venga aggiunto al treno n. 706 un carro raccoglitore per le derrate destinate a Fiume ed a Zara. Il nuovo servizio funzionerà il mercoledì ed il sabato di ogni settimana, in modo che le merci possano essere, lungo la giornata, assoggettate alle operazioni di dogana e poscia imbarcate per l'inoltro coi piroscafi in partenza da Ancona alla mezzanotte del mercoledì per Zara ed alle ore 21 del sabato per Fiume.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, dando parere su affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate, ha ritenuto:

1. Che si possa approvare una proposta della Società esercente la Rete Adriatica, relativa all'esecuzione, a rimborso di spesa di alcuni lavori di riparazione e di completamento del tronco Piadena-San Zeno della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, riconosciuti ammissibili all'atto della consegna definitiva del tronco medesimo all'anzidetta Società. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 11,700;

2. Che sia meritevole della superiore approvazione la convenzione interceduta fra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici e l'Impresa Vaccari Luigi per comporre talune vertenze relative alla costruzione del tronco da Fagiano a Casalbuono, nella ferrovia da Sicignano a Castrocucco;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi un progetto presentato della Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo a lavori occorrenti per il prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Verolengo, lungo la linea ferroviaria da Chivasso a Casale, assegnando il termine di un anno per il compimento dei lavori, il cui importo è preventivato in L. 12,050 compresi gli occorrenti materiali d'armamento;

4. Che possano essere approvate le transazioni concordate all'Impresa Del Vecchio a definizione delle questioni sòrte per la costruzione dei tronchi ferroviari Borgo San Dalmazzo-Vernante e Vernante-Limone nella linea da Cuneo a Ventimiglia;

5. Che sia meritevole dell'approvazione ministeriale una proposta della Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante l'applicazione di piastre doppie di giunzione ai binari del tronco da Guinadi a Pontremoli nella linea ferroviaria Parma-Spezia, allo scopo di ovviare al grave inconveniente di un notevole scorrimento delle rotaie. La spesa all'uopo preventivata ascende a lire 11,250.

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere su di una domanda presentata dalla Ditta Dubosc Edmondo per essere esonerata dal pagamento della multa contrattuale inflittale per ritardo da essa frapposto nella consegna di tre macchine per le officine della Rete Mediterranea in Torino.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici una proposta avente lo scopo di comprendere nella nomenclatura delle merci a piccola velocità, la nuova voce « zolfo (sterri di) anche alla rinfusa, se a vagone completo », con l'indicazione delle relative tariffe speciali e locali. La proposta suaccennata contempla anche la tariffa locale interna n. 216. a piccola velocità, la quale riguarda i trasporti di sterri di zolfo, anche alla rinfusa, per le spedizioni destinate alle stazioni di Catania, Licata, Palermo e Porto Empedocle, nonchè ai porti e moli omonimi.

—

Sono in corso due decreti dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col primo dei quali si approva una nuova tariffa per i trasporti delle ostriche. diretti ai transiti internazionali, giusta la proposta all'uopo presentata d'accordo fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico; e col secondo si approva l'estensione della tariffa locale n. 209, piccola velocità, ai trasporti di tubi di ghisa, in partenza da qualunque delle stazioni nominate nella tariffa locale medesima e destinate a quelle di tutte le ferrovie secondarie, tramvie e laghi, ammesse al servizio cumulativo e di corrispondenza.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la propria approvazione:

a) Alla proposta di concessione di prezzi speciali fatta in favore della Ditta Angelo Aquilini di Corato-Lario per i suoi trasporti di pietre greggie in un dato quantitativo annuale;

b) Alla rinnovazione, per l'intero anno corrente, in favore della Ditta Zoppi e Comp. della concessione di cui ha goduto nello scorso anno. fino al 31 dicembre u. s. per i suoi trasporti di granaglie. farine, crusca, ecc., alle stesse condizioni della convenzione scaduta;

c) Alla proposta di concessione a favore della Ditta G. B. Salvati di Roma, dei prezzi ridotti della tariffa locale n. 225, piccola velocità, pel trasporto di almeno 800 tonnellate di paglia e fieno, in partenza da Roma, con destinazione parte a Milano e parte a Napoli;

d) alla proposta di concessione, per la prossima campagna bacologica, a favore dell'Istituto bacologico Susani, pel trasporto dei bozzoli vivi in treni diretti;

e) alla rinnovazione per un altro anno, a datare dal 1° maggio p. v., della concessione di cui gode la Ditta Candiani di Milano, per i suoi trasporti di silicato di soda dalla Bovisa a Genova-Piazza Brignole e Genova Piazza Principe e Sampierdarena;

f) Ad una proposta dell'Adriatica relativa alla concessione di agevolezze a favore della Ditta P. A. Barbi e Comp. di Ferrara per i suoi trasporti di concimi chimici.

—

Trovasi in corso di approvazione una domanda della Ditta Minieri Alfredo tendente ad ottenere che anche in quest'anno, per i suoi trasporti di acqua minerale da Telese a Napoli, che effettuerà durante il periodo dal 1° del corrente mese a tutto il 30 settembre p. v., le sia accordata la stessa concessione speciale di cui ha fruito lo scorso anno ed alle identiche condizioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Castellanza-Cairate. — In una delle prossime tornate del Consiglio provinciale di Milano si discuterà in merito ad un sussidio di 10,000 lire da accordarsi alla costruenda ferrovia Castellanza-Cairate nella Valle dell'Olona, per la quale i Comuni interessati hanno già accordato 40,000 lire. Il tracciato di questa nuova ferrovia si staccherebbe dalla stazione di Castellanza, sulla linea della ferrovia del Nord, da Milano a Saronno, Busto e Novara; entrerebbe nella Valle del fiume Olona con un percorso di circa chilometri nove fino ad arrivare, per ora, al disotto del villaggio di Cairate.

Ferrovia Milano-Saronno. — Il Comitato superiore delle Strade Ferrate ha approvato il progetto per il raddoppio del binario nel tronco Bollate-Saronno della ferrovia Milano-Saronno.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 marzo 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,924,512.30, con un aumento di lire 95,846.11 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 marzo 1897 si ragguaglia a L. 97,857,488.04, presentando un aumento di L. 1,241,482.71 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 marzo 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 286,620, con un aumento di L. 13,765 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 marzo 1897 ammontano a L. 7,634,701, con un aumento di L. 155,428 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Porto Civitanova-Albacina. — Dal 30 marzo u. s. è stato ripreso il completo e normale servizio dei treni viaggiatori e merci sulla linea Porto Civitanova-Albacina.

Ferrovia Parma-Spezia. — A partire da oggi lungo la linea Parma Spezia funzioneranno, presso la Stazione di Pontremoli e del Casello 75. due dischetti per protezione dei passaggi a livello ai Caselli 77 e 78 prossimi alla suddetta stazione.

Tramvia Bergamo-Trescorre-Sarnico. — Il 14 corrente ebbe luogo a Grumello del Monte, presso la R. Scuola agraria, l'indetta riunione dei sindaci e delle persone influenti dei Comuni interessati alla costruzione della detta tramvia. Erano in 200, fra cui quasi tutti i deputati provinciali. Venne affidata per acclamazione la presidenza all'avvocato Bonomi, presidente della Deputazione provinciale.

Il sindaco di Villa di Serio, signor Cavalli, appoggiato da altri, propose una variante al progetto, nel senso che si abbandoni il tracciato Bergamo-Seriate, già servito dalla ferrovia Bergamo-Brescia e dal tram Bergamo-Soncino, per scegliere quello Bergamo-Gorle-Scanzo-Rosciate. L'ingegnere Valzelli disse di aver già fatto studi in proposito. La proposta incontrò favore.

Infine venne proposto un ordine del giorno in questi termini:

« L'assemblea fa plauso agli ingegneri Corti e Caffi, autori del progetto. Si domanda ai proponenti, in modifica-

zione al progetto generale, di presentare un progetto tecnico-finanziario alla futura assemblea, che resta indetta per il 9 maggio, ancora in Grumel'o. Si rimandano alla futura assemblea le deliberazioni sul capitale sociale, ecc. Il comitato attuale promotore rimane in carica aggiungendosi due membri ».

Votato per parti, venne tutto approvato.

E, fatta la nomina dei due membri da aggiungersi riuscirono eletti: Cavalli, sindaco di Villa di Serio, e Guido Frizzoni, sindaco di Torre di Roveri.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Tramvia elettrica Coira-Tiefenkasten.* — Sono incominciati i lavori preliminari per la costruzione della tramvia elettrica Coira-Tiefenkasten, per opera dell'ing. Waldberger. I rappresentanti del Governo hanno esaminato coll'ing. Moos il tracciato per una ferrovia economica Bonaduz-Ilanz.

Ferrovia dell'Uetliberg. — In seguito all'acquisto della rimanenza delle azioni non firmate dell'emissione pubblica della ferrovia dell'Uetliberg per parte dell'attuale proprietario Landry in Napoli, la compera dell'Uetliberg per parte di quella ferrovia è diventato un fatto compiuto. Le migliorie e gli abbellimenti progettati dal Consiglio d'Amministrazione saranno ben presto incominciati.

Ferrovia del Monte Generoso. — Col primo aprile venne riattivato l'esercizio della ferrovia a cremaliera del Monte Generoso, con una corsa ascendente, in partenza da Capolago alle 10.6 del mattino (partenza da Lugano col piroscafo alle 9 ant.), ed una discendente, in partenza da Generoso-Kulm alle 2.15 pom. (arrivo a Lugano 5.15 pom.).

Ferrovie Retiche. — Il Piccolo Consiglio dei Grigioni ha risolto di sottoporre al Gran Consiglio nella sua sessione di maggio un progetto concernente la costruzione della rete delle ferrovie grigioni e la compera delle azioni della strada ferrata retica per parte del Cantone.

Ferrovie Inglesi. — *La seconda classe.* — Abbiamo accennato più volte al movimento che si era prodotto in Inghilterra per la soppressione della seconda classe nelle ferrovie; ora ecco che la *London and North Western C.*, si accorge che « il numero delle persone desideranti usufruire di una classe intermedia è così grande che sarebbe impolitico di non rispondere al loro desiderio ». E per incoraggiare l'utilizzazione di questa classe intermediaria, decise di modificare le tariffe di seconda classe sulla base di una addizione nominale alle tariffe attualmente percepite per la terza classe.

Ferrovie del Belgio. — Un decreto reale 11 marzo 1897, accorda alla Società Nazionale delle Ferrovie Vicinali la concessione della linea da Tervueren a Tirlemont, ed approva le deliberazioni dei Consigli Comunali di Meldert, Ecluse e Tirlemont, come pure il decreto della Deputazione Permanente del Consiglio Provinciale del Brabante, fissante le partecipazioni rispettive dei Comuni e della Provincia nella formazione del capitale d'impianto della linea.

La parte dello Stato nella formazione del capitale sarà di 1,148,000 franchi da ammortizzare in 90 annualità di 40,180 franchi.

Ferrovie Portoghesi. — *Compagnia Reale delle Ferrovie Transafricane.* — Il Ministro della Marina, come rappresentante dello Stato, ed il signor Carlo Lopes, come rappresentante della Compagnia Reale delle Ferrovie Transafricane, hanno firmato un contratto relativo al prolungamento della linea d'Ambaca fino a Malange ed al completamento della linea da Loanda ad Ambaca.

Col presente contratto il prodotto dell'aumento delle tariffe attuali è applicato al completamento ed al prolungamento summenzionati e la Compagnia si obbliga a costruire il prolungamento nelle condizioni tecniche che sono in vigore sulle sue linee e secondo i progetti che saranno presentati nello spazio di dodici mesi dall'approvazione legale del contratto, ed a principiare i lavori nei sei mesi a datare dall'approvazione dei progetti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e delle Miniere.

I lavori dovranno essere compiuti in 4 anni. Il costo di costruzione per chilometro non potrà superare i 22,500 milreis.

Questo progetto è sottoposto all'approvazione delle Camere.

— *Compagnia Reale delle Ferrovie Portoghesi.* — I risultati del conto di esercizio della Compagnia Reale delle Ferrovie Portoghesi nell'esercizio 1896 sono stati presentati. Questi risultati, comparati a quelli dell'esercizio anteriore, sono favorevoli e provano che il Paese è in buone condizioni economiche:

		1895	1896
Prodotti del traffico	reis	3,406,681,492	3,560,733,089
Garanzie d'interesse	»	502,425,169	501,676,948
Prodotti fuori traffico	»	20,367,401	39,174,109
Totale	reis	3,929,404,062	4,101,584,146
Spese d'esercizio	»	1,572,390,847	1,558,644,459
Prodotto netto	reis	2,357,083,215	2,542,939,687
Aumento nel 1896	reis		185,856,472

Ferrovie Egiziane. — Il *Giornale Egiziano* annuncia che l'Amministrazione delle Ferrovie ha decisa la costruzione di una nuova linea ferroviaria da Achmoun a Barrage.

La lunghezza di questa linea sarà di 40 chilometri. Il costo di costruzione di 35,000 lire egiziane.

Notizie Diverse

L'inchiesta ferroviaria a Roma. — Lunedì scorso si è riunita la Commissione d'inchiesta sul personale ferroviario, con intervento del Presidente, on. senatore Gagliardo, dei senatori on. Bonfadini e Lampertico, dei deputati on. Borsarelli, Giusso, Pompili, Rossi-Milano e Sacchi, del consigliere di Stato comm. De Cupis, del Presidente della Camera di Commercio di Torino cav. Rabbi e del segretario comm. Tedesco.

La Commissione, dopo aver sentite le comunicazioni della presidenza intorno ai lavori compiuti, dopo il 3° periodo degli interrogatori orali, dal 12 febbraio fino ad oggi, ha deliberato di continuare gli interrogatori in Roma, nella sua sede (via Ripetta N. 222 C.), a cominciare da mercoledì prossimo, 7 corrente, alle ore 9 antimeridiane.

Chiunque desidera essere sentito potrà presentarsi alla Commissione anche senza avere ricevuto invito.

Le persone invitate dalla Commissione avranno la precedenza.

Congresso internazionale postale a Washington. — Come già è noto, l'on. deputato Chiaradia andrà a rappresentare l'Italia nel V Congresso postale internazionale che si riunirà il 5 maggio prossimo a Washington, ove saranno pure rappresentati tutti gli Stati del mondo.

Le principali proposte che saranno discusse in quel Congresso sono:

a) diminuzione della tassa di transito sulle corrispondenze;

b) aumento del peso delle lettere da 15 a 20 grammi; introduzione del limite massimo unico di 350 grammi per i campioni;

c) introduzione di un francobollo mondiale unico e di una forma di lettere con risposta pagata;

d) aumento da 500 a 1000 franchi la somma che si può spedire da un Stato a uno altro, e diminuzione da 1 a 1|2 0|0 la tassa su ogni invio internazionale di denaro.

Rispetto ai pacchi postali sarà proposto di sopprimere

nei paesi, ove ancora esiste, la prescrizione che essi non possano oltrepassare il peso di 3 kg. e di ammettere in genere i pacchi con valore dichiarato.

Inoltre, mentre la tassa antica rimarrebbe fissa per i pacchi di 5 kg. si accetterebbero quelli di maggior peso, tassandoli chilogrammo per chilogrammo.

Alcune innovazioni saranno anche proposte circa la tassa d'abbonamento dei periodici.

Il commercio della Spagna. — Anche nel nuovo anno il movimento commerciale della Spagna segnerebbe un progressivo miglioramento, che però deve in parte attribuirsi, almeno per quel che riguarda le esportazioni, all'alto saggio del cambio.

Le cifre rappresentanti il valore degli scambi nel mese di gennaio 1897 sono le seguenti, confrontate a quelle del 1896:

		genn. 1897	diff. sul 1896
Importazioni . . .	pes.	60,869,395	+ 9,702,284
Esportazioni . . .	»	72,442,982	+ 3,736,770
	pes.	133,312.377	+ 13,439,054

Riguardo all'importazione è da avvertire che una grossa parte dell'aumento, 5 milioni circa, dipende da maggiore entrata di metalli preziosi; al rimanente concorrono in prima linea i cotoni e prodotti derivati, poi gli altri tessili, i generi alimentari, le macchine ed altri prodotti secondari.

Quanto alle esportazioni, togliendo l'aumento dei metalli preziosi, ch'è di 6 milioni circa, il complesso dei prodotti esportati sarebbe in diminuzione; ed è specialmente rimarchevole quella di 9 milioni circa nei prodotti alimentari, la quale riguarda unicamente i vini.

L'elettricità nelle miniere. — Non è molto tempo, l'*Electricien* riferiva che nella Repubblica dell'Africa del Sud era stato fatto un impianto elettrico dalle officine del « Rand Central Electric » per fornire l'energia alle varie miniere del distretto. Ecco ora alcuni particolari sull'impianto attuale che comprende quattro motori a vapore della potenza totale di 4000 cavalli alimentati da otto generatori moltitubolari di 600 cavalli ognuno, che hanno metri cubi 406.50 di superficie di riscaldamento e che lavorano ad una pressione di 13.75 kg. (cm.²).

Dapprima si fece uso di tre soli gruppi di motori e dinamo, con un quarto di riserva. Sono quattro dinamo a correnti trifasi che forniscono la corrente alla tensione di 700 V. che è portata a 10,000 V. dai trasformatori.

Le dinamo fanno 100 giri al minuto e sono accoppiate direttamente a motori verticali a triplice espansione, tipo della Marina. Ogni dinamo pesa 80 tonnellate ed è costruita in quattro pezzi; l'indotto ha m. 4.56 di diametro. Con questo materiale si può attualmente fornire ai consumatori 2100 cavalli.

Si fa uso tuttora di trasformatori per ridurre a 120 V. la tensione della corrente utilizzata per l'illuminazione: l'energia fornita ai motori è alla tensione di 250 a 500 V.

Alcune miniere sono situate a 20 e 25 miglia dalla stazione generatrice. Le linee sono aeree e sono state prese tutte le precauzioni per evitare disgrazie.

La Compagnia ha firmato un contratto con un cantiere che le fornirà il carbone a prezzi vantaggiosissimi durante un certo numero di anni. La Compagnia farà pagare annualmente un prezzo molto inferiore a quello del vapore; inoltre questo prezzo comprenderà tutti gli apparecchi. Le domande sono state considerevoli.

Un altro grande disegno analogo è in via di realizzazione nelle vicinanze di Coolgardie, nell'ovest australiano, per le miniere d'oro. Una Compagnia inglese è incaricata dell'impresa, e le proposte sono state favorevolmente accolte dalle autorità competenti.

Altra intrapresa relativa alla trasmissione di energia elettrica è sul punto di venire realizzata a Rhodes. Un sindacato inglese si propone di utilizzare le immense cascate esistenti per fare agire tutti i motori e fornire la luce e l'energia ai distretti situati intorno a Rhodes. Il prof. G. Forbes e il dott. J. Hopkinson hanno fatto un rapporto su questo progetto che promette di diventare altrettanto importante quanto l'impianto alle cascate del Niagara.

La siderurgia svedese nel 1896. — Il professore Richard Akerman comunica all'*Engineering and Mining Journal* di New York i dati approssimativi della produzione siderurgica svedese nell'anno passato.

Secondo tali dati gli alti forni di Svezia, i quali tutti usano per combustibile il carbone di legna, diedero nel 1896 tonnellate 488,400 di ghisa, cioè 33,200 tonnellate più del 1895. Le acciaierie furono, nell'annata, tutte attive e la fabbricazione dell'acciaio continuò a crescere, un po' a spese di quella del ferro Così nel 1896 furono prodotte tonnellate 115,300 di Bessemer e 135,300 al riverbero, ossia in tutto 250,600 tonnellate d'acciaio. Queste cifre mostrano che il procedimento al riverbero s'estende molto più rapidamente del Bessemer.

Le esportazioni di ferro ed acciaio in barre raggiunsero nel 1896 la somma di 180,515 tonnellate, con aumento di 2,429 tonnellate sull'esportazione del 1895. Anche l'esportazione del minerale di ferro va rapidamente crescendo per le domande dei forni britannici, ma un po' meno per quelle dei forni tedeschi. Le spedizioni sono principalmente fatte da Gellivara e da altri depositi della Svezia del Nord. Il totale dei carichi nel 1896 fu di tonnellate 1,150,695, cioè, di 350,243 tonnellate, ossia del 43 0|0, più di quelli del 1895.

Ferriere in China. — Notizie da Pekino recano che un gruppo d'influenti personaggi chiese al Tsung-Li-Yamen il permesso di comprare tutto il minerale di ferro della Provincia e fonderlo al modo estero in fornaci da costruirsi in una città di commercio chiamata Tsinghuachen, nella prefettura di Weihuifu, Honan. La ghisa sarà mandata per la via del Grande Canale a Tientsin, dove stanno per essere impiantate ferriere ed acciaierie a spese del sindacato; però il direttore di esse dovrà essere stipendiato dal vicerè del Chihli. Dette officine dovranno fornire le ruotaie necessarie alle ferrovie del paese e mandare il resto della loro produzione ai cantieri governativi di costruzioni navali. Il sindacato intende anche di comprare quattro lancie a vapore per rimorchiare i carichi di ferro nel Grande Canale. Il progetto fu già approvato sia dal Tsung Li-Yamen, sia dal vicerè Wang di Chihli.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 1,285.42 per provvedere ai lavori necessari per l'impianto della fermata di Lazzarone al casello n. 3 della linea Valenza-Vercelli;

L. 11,015 per provvedere ai lavori riconosciuti necessari in seguito alle avvenute frane del 6 dicembre 1896 e 16 gennaio 1897 fra i km. 34 026.90 e 34 066.90 presso l'imbocco est della Galleria di Fighetto della linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 8,125 per provvedere alla ricostituzione ed al consolidamento del muro di sostegno al km. 136.790 e 136.866 in Stazione di Ospedaletti della linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 4,600 per provvedere all'impianto di una scogliera di massi naturali a difesa del rilevato ferroviario al km. 159.099 e 159.138 fra le stazioni di Tito e Potenza della linea Eboli-Metaponto;

L. 1,110 per provvedere alla ricostruzione di una tratta di muro di difesa a sinistra lungo il torrente Boesio, rovesciatasi in causa della inondazione avvenuta il 2 novembre 1896 lungo la linea Oleggio Pino;

L. 300 per provvedere all'impianto di una vaschetta con serbatoio d'acqua nel dormitoio del personale viaggiante della Rete Mediterranea a Livorno-S. Marco;

L. 220 per provvedere al completamento del muro di sponda destra del torrente Biassa sopra l'imbocco est della galleria omonima (linea Genova-Spezia);

L. 137 per provvedere all'impianto di una vaschetta di marmo con serbatoio d'acqua nel dormitorio del personale viaggiante alla stazione di Empoli della linea Firenze-Pisa;

L. 6000 per provvedere al consolidamento delle frane ai chilometri 115.542, 115.556 e 113.730, 115.754 della linea Eboli-Metaponto fra le stazioni di Ponte S. Cono e Romagnano;

L. 2700 per provvedere al rivestimento, con muratura, di alcune tratte della falda a monte della trincea fra i km. 7.394 e 7.522 presso la Stazione di Portici della linea Eboli-Napoli.

Rete Adriatica. — L. 56,000 per provvedere all'acquisto di n. 370 copertoni impermeabili da carri merci delle dimensioni di m. 8×5.60.

L. 32,900 per provvedere al consolidamento delle trincee del Viera tra i km. 62,500 e 63,090 della linea Treviso-Belluno;

L. 10,000 per provvedere le stazioni principali della Rete Adriatica, di locali di ricovero degli attrezzi e meccanismi destinati al servizio di estinzione incendi;

L. 2,900 per provvedere alla costruzione di una scogliera a difesa del rilevato ferroviario tra i km. 49.135 e 49.238 contro il fiume Sonna (linea Belluno-Treviso);

L. 2,400 per provvedere al prolungamento lungo la nuova ala del fabbricato viaggiatori della stazione di Ferrara (linea Bologna-Pontelagoscuro) della pensilina esistente sulla sua fronte verso i binari;

L. 1.265 per provvedere alla sistemazione della delimitazione stabile della linea Parma-Brescia-Iseo, lunga km. 23.727;

L. 1200 per provvedere all'abbattimento di alcuni massi malfermi giacenti sulla costa sovrastante alla ferrovia ai km. 117.200 e 118.860;

L. 825 per provvedere alla sistemazione della delimitazione stabile del tronco Rovato-Brescia della linea Milano Venezia, lungo il km. 17;

L. 1000 per provvedere al prolungamento di 10.00 verso Roma del muro di sostegno della scarpa destra nella trincea fra i km. 16.979 e 17.104 della linea Roma Orte;

L. 1000 per provvedere alla difesa del rilevato ferroviario al km. 75.370 della linea Roma-Solmona contro il torrente Carsoli;

L. 850 per provvedere al consolidamento del ponticello di luce m. 3 esistente al km. 27.598.41 della linea Foggia-Napoli.

Rete Sicula. — L. 5400 per provvedere ai lavori occorrenti al rilevato Caos posto fra i km. 142.747 e 142.836 della linea Palermo-Porto Empedocle fra le stazioni di Girgenti e di Porto Empedocle;

L. 1866 per provvedere alle riparazioni occorrenti al manufatto di m. 4 di luce a travata metallica al km. 106.423.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione di una tettoia metallica a copertura del Riparto Fucine nelle Officine di Pietrarsa (Napoli). Importo L. 110,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte: 12 aprile 1897, ore 10,30;

Per ricostruzione muretti a secco fra le stazioni di Montalto e Capalbio, sulla Roma-Pisa. Importo L. 18,500. Tempo utile per la presentazione delle offerte: 20 aprile 1897, ore 10,30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 9 aprile). — Colla Ditta Maestrelli Gesualdo di Empoli per appalto lavori di formazione scogliere contro le spalle ed a tutta la platea sotto la canna del ponte sul torrente Formia della linea Chiusi-Empoli;

Colla Ditta Rizzi Luigi di Modena per sistemazione impalcatura metallica pel binario a monte del ponte sul torrente Ricortola, lungo la Pisa-Spezia.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma (19 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la sistemazione delle fogne del quartiere Cahen ai prati di Castello, in Roma, mediante raccordo diretto con il collettore di destra a tergo della Mole Adriana. Importo L. 142,515.76. Cauz. provv. L. 7,000.

Municipio di Firenze (22 aprile, ore 11, 1ª asta). — Appalto in due lotti, dei lavori e delle provviste occorrenti a lastricare la piazza del Duomo lungo il nuovo palazzo Arcivescovile ed a restaurare il lastrico attorno al Battistero in via dei Cerretani ed in Borgo San Lorenzo.

1° Lotto. — Fornitura di lastrico. Importo L. 34,018.37. Cauz. provv. L. 3,400.

2° Lotto. — Fognatura, muratura di nuovo lastrico, ricostruzione e restauri. Importo L. 21,948.19. Cauz. provv. L. 2,000.

Intendenza di Finanza di Sondrio (24 aprile, ore 14, 1ª asta). — Appalto della costruzione di un casotto per la vigilanza doganale in Valle Codera in località Bresciadiga. Importo L. 12,424. Cauz. provv. L. 600. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso. (30 aprile, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti al completamento del primo tronco della strada provinciale n. 15, compreso fra la nazionale Rovindola e quella degli Abruzzi (metri 13,971.68). Importo ridotto L. 106,793.46.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (3 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di due tratti di banchine nel porto di Palermo dallo scalo d'Alaggio della Navigazione Generale Italiana al pontile della stazione ferroviaria marittima, girando l'angolo dei Quattroventi e per l'ampliamento ed allungamento del pontile medesimo. Importo L. 811,267.94. Cauz. provv. L. 50,000. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo (4 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale del tronco della strada nazionale n 33, dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra l'uscita dell'abitato di Mondovì e la metà del ponte sul Tanaro presso Nava, confine colla provincia di Porto Maurizio, escluso le traverse degli abitati (metri 63,156.30). Importo complessivo L. 234,352.32. Cauz. provv. L. 12,000. Fatali a stabilirsi.

Prefettura di Napoli (6 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione del Canale Sbauzone dall'origine al ponte della strada Pasconi ed espurgo del consecutivo canale di foce. Importo L. 98,795. Cauz. L. 5,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Spezia (19 aprile, ore 10, 1ª asta). — Fornitura di carbone da gas Newpelton Main. Tonn. 2500 a L. 24. Cauzione L. 6000. Fatali 4 maggio, ore 10.

Laboratorio Pirotecnico — Capua (24 aprile, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 9000 di piombo in lamiera a lire 0.45. Cauz. L. 405, consegna a giorni 25.

Genio militare — Pavia (24 aprile, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 11.800 di acciaio fuso di Stiria, 1ª qualità duro in barre per ricavo di pistoletti da mina regolamentari. Importo lire 20,000. Cauz. L. 2000. Consegna giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

				Aprile 3	Aprile 10
Azioni	Ferrovie	Biella	L.	508	508
»	»	Mediterranee	»	506	505
»	»	Meridionali	»	663.25	663.50
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	»	382.50	382.50
»	»	» (2ª »)	»	362.50	362.50
»	»	Secondarie Sarde	»	272	272
»	»	Sicule	»	590	590
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	543	543
Obbligazioni	Ferrovie	Adriatiche Mediterranee e			
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	»	295	296
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	»	316	316
»	»	Gottardo 4 %	»	101.45	101.50
»	»	Mediterranee 4 0/0	»	506.50	508
»	»	Meridionali	»	303	305
»	»	Meridionali Austriache	»	390.50	392.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	300	300
»	»	» 2ª emiss. »		286	287
»	»	Pontebba	»	461	461
»	»	Sarde, serie *A*	»	293	293
»	»	» serie *B*	»	295	295
»	»	» 1879	»	293	293
»	»	Savona	»	320	320
»	»	Secondarie Sarde	»	429	433
»	»	Sicule 4 0/0 oro	»	477.50	477.50
»	»	Tirreno	»	460	460
»	»	Vittorio Emanuele	»	315	316.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strade Ferrate secondarie della Sardegna. — Dal 5 corrente viene pagata la cedola del N. 18 delle azioni di capitale in L. 9,75, nonchè la cedola del N. 8 delle cartelle di godimento in L. 3,50.

Dal 1° luglio saranno rimborsate le seguenti obbligazioni estratte il 1° aprile:

Obbligazioni di I^a^ Serie.

Titoli da una obbligazione: 1039 — 1451 — 1910 — 2214 — 4217 — 4410 — 4672 — 5107 — 6704 — 7987.

Titoli da cinque obbligazioni: 8898 — 9307 — 9412 — 10127 — 12160 — 12569.

Obbligazioni di II^a^ Serie.

Titoli da una obbligazione: 414 — 493 — 789 — 872 — 1212 — 2562 — 3132 — 3298 — 4426 — 5347 — 5490 — 6318 — 6565 — 7064 — 7889 — 7897.

Titoli da cinque obbligazioni: 8332 — 9489 — 12096 — 12475 — 12985

Titoli da dieci obbligazioni: 13149 — 13220 — 14135 — 16073.

Obbligazioni di III^a^ Serie.

Titoli da una obbligazione: 110 — 469 — 934.

Titoli da cinque obbligazioni: 2629 — 3103 — 4491.

Obbligazioni di IV^a^ Serie.

Titoli da una obbligazione: 429 — 636 — 686 — 861 — 1219.

Titoli da cinque obbligazioni: 3157 — 3219 — 3727 — 4257 — 5149.

Titoli da dieci obbligazioni: 6009 — 7529.

Obbligazioni di V^a^ Serie.

Titoli da una obbligazione: 1169 — 1619 — 1789 — 1812 — 1994.

Titoli da cinque obbligazioni: 2353 — 3433

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Dal 5 corr. vengono pagati i dividendi in ragione del 6 0|0 alle azioni di 2^a^ emissione e lire 2,50 per quella di 1^a^ emissione.

***La Veloce* Società di Navigazione a Vapore.** — Dal 5 corr., contro la presentazione della cedola N. 11 viene pagato il dividendo 1896 in L. 37,50

Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 10 corr. verrà pagato il dividendo di L. 20 per azione presentando la cedola N. 5.

Società Metallurgica Italiana. — Dal 1° aprile sarà pagato un acconto dividendo 1896 in L. 4; il saldo in altre L. 4 per azione sarà pagato dal 1° ottobre prossimo venturo.

Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese. — Dal 1° ottobre saranno rimborsate le seguenti azioni 1884, state estratte:

231 314 654 813 898 1156 1580 2297 3090 3419 4381 4871 4999 5512 6175 6501 6736 7299 7894 8342 10494 10845.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

15 aprile. — **Ferrovia Verona-Caprino Garda.** — Assemblea Generale ordinaria di seconda convocazione per le ore 14 in Milano.

22 aprile. — **Tramwie nella Provincia di Firenze.** — Assemblea Generale straordinaria per le ore 10 nella Sede sociale in Firenze, via dell'Arcivescovado 3.

22 aprile. — **Ferrovie economiche di Schio.** — Assemblea Generale ordinaria per le ore 13 in Schio nel Palazzo Municipale.

4 maggio. — **Strade Ferrate di Biella.** — Assemblea Generale ordinaria per le ore 14 nella Sede sociale in Torino, via Alfieri 13 *bis*

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 31 Marzo 1897.* — *27^a^ Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4608**	**4407**	+ **201**	**1101**	**1291**	— **190**
Media	**4480**	**4407**	+ **73**	**1229**	**1246**	— **17**
Viaggiatori	1,455,610 28	1,434,721 50	+ 20,888 78	90,526 43	82,631 53	+ 7,894 90
Bagagli e cani	93,727 36	91,270 20	+ 2,457 16	4,035 17	2,541 61	+ 1,493 56
Merci a G.V. e P.V. acc.	354,310 73	343,156 72	+ 11,154 01	20,389 09	16,201 55	+ 4,187 54
Merci a P. V.	1,817,317 61	1,787,300 32	+ 30,017 29	88,595 63	70,842 76	+ 17,752 87
TOTALE	3.720,965 98	3.656,448 74	+ 64,517 24	203,546 32	172,217 45	+ 31,328 87
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 31 Marzo 1897.*						
Viaggiatori	35,605,687 69	35,873,520 28	— 267,832 59	2,282,833 13	2,228,451 64	+ 54,381 49
Bagagli e cani	1,807,128 86	1,747,055 42	+ 60,073 44	73,971 93	64.390 39	+ 9,581 54
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,251,196 28	8,988,400 49	+ 262,795 79	434,598 21	421,387 19	+ 13,211 02
Merci a P. V.	46,429,479 24	45,455,795 28	+ 973,683 96	1,972,592 70	1,837,004 64	+ 135,588 06
TOTALE	93,093,492 07	92,064,771 47	+ 1,028,720 60	4,763,995 97	4,551,233 86	+ 212,762 11
Prodotto per chilometro.						
della decade	807 50	829 69	— 22 19	184 87	133 40	+ 51 47
riassuntivo	20,779 80	20,890 57	— 110 78	3,876 32	3,652 68	+ 223 64

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI FEBBRAIO 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità	8,653.95	24.243.70	18,676.70	21,915.82	2,382.25	1,328.30	558.55	9,452.45	—
Piccola Velocità	284.45	13.743.35	13,992.20	26.783.11	496.60	7.55	59.30	4,485.65	5,968.40
TOTALI	8,938.40	37,987.05	32,668.90	48,698.93	2,878.85	1,335.85	617.85	13,938.10	5,968.40

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

26ª Decade — Dall'11 al 20 Marzo 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	78,499.00	2,072.00	9,002.00	119,553.00	1,526.00	210,652.00	616.00	342.00
1896	73,543.00	2,441.00	8,087.00	129,158.00	814.00	214,043.00	616.00	347.00
Differenze nel 1897	+ 4,956.00	— 369.00	+ 915.00	— 9,605.00	+ 712.00	— 3,391.00	»	— 5.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 20 MARZO 1897.				
1896-97	2,254,979.00	47,310.00	264,000.00	3,276,703.00	35,549.00	5,878,541.00	616.00	9,543.00
1895-96	2,322,695.00	51,475.00	273,135.00	3,157,486.00	37,268.00	5,842,059.00	616.00	9,484.00
Differenze nel 1897	— 67,716.00	— 4,165.00	— 9,135.00	+ 119,217.00	— 1,719.00	+ 36,482.00	»	+ 59.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	37,827.00	912.00	2,352.00	29,670.00	326.00	71,087.00	484.00	147.00
1896	28,093.00	791.00	2,185.00	23,778.00	93.00	54,940.00	484.00	114.00
Differenze nel 1897	+ 9,734.00	+ 121.00	+ 167.00	+ 5,892.00	+ 233.00	+ 16,147.00	»	+ 33.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 20 MARZO 1897.				
1896-97	877,653.00	15,458.00	73,228.00	674,192.00	5,653.00	1,646,184.00	484.00	3,401.00
1895-96	876,285.00	14,803.00	68,370.00	568,718.00	6,240.00	1,533,816.00	484.00	3,169.00
Differenze nel 1897	+ 1,368.00	+ 655.00	+ 4,858.00	+ 166,074.00	— 587.00	+ 112,368.00	»	+ 232.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	3,890.00	236.00	248.00	507.00	»	4,881.00	23.00	212.00
1896	2,724.00	270.00	245.00	633.00	»	3,872.00	23.00	168.00
Differenze nel 1897	+ 1,166.00	— 34.00	+ 3.00	— 126.00	»	+ 1,009.00	»	+ 44.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 20 MARZO 1897.				
1896-97	81,561.00	3,194.00	6,850.00	18,343.00	28.00	109,976.00	23.00	4,782.00
1895-96	80,814.00	3,490.00	6,060.00	13,006.00	28.00	103,398.00	23.00	4,496.00
Differenze nel 1897	+ 747.00	— 296.00	+ 790.00	+ 5,337.00	»	+ 6,578.00	»	+ 236.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi, Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi, Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	12 15 a. *Déjeun.*		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p. *Pranzo*	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
Paris-Nord Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) Calais-M. (*Buffet*) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) Calais-M. Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 17 Aprile 1897 NUM. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LE FERROVIE TURCHE

Dal rapporto dell'Amministrazione delle Ferrovie Turche togliamo alcuni dati interessanti sulla loro situazione a tutto il luglio dello scorso anno. Anzitutto ecco uno specchio sintetizzante tutte le concessioni accordate dal Governo Turco:

Ferrovie concesse negli ultimi otto anni	Data del decreto		Lungh. in miglia	Miglia terminate	Garanzia chilometrica Lire turche
Ismidt-Angora[1] (Ferrovia d'Anatolia . .	6 ottobre	1888	312	312	600
Giaffa Gerusalemme[2]	6 ottobre	1888	50	50	—
Salonicco-Monastir[3] .	27 ottobre	1890	136	136	572
Moudania-Brussa[4] . .	22 febbraio	1891	26	26	—
Panderma-Koniah e diramazioni[5] . . .	23 febbraio	1891	500	—	—
Beirut-Damasco-Hauran[6]	13 giugno	1891	132	132	—
Samsoun-Sivas-Diarbekir[7]	2 luglio	1891	750	—	—
San Giovanni d'Acri-Damasco[8]	8 ottobre	1891	219	—	—
Giunzione Salonicco-Costantinopoli con diramazioni[9] . . .	30 maggio	1892	316	316	620
Eski-Shehr-Koniah[10]	13 febbraio	1893	276	276	554
Angora-Cesarea[11] . .	13 febbraio	1893	256	—	704-5
Alla-Shehr-Karahissar[12]	4 febbraio	1893	155	—	754 6
Damasco-Biredjik[13] .	22 maggio	1893	380	—	500

(1) La lunghezza totale della ferrovia di Anatolia da Haidar-Pascià ad Angora è di 360 miglia. La linea è aperta all'esercizio.
(2-3-4) Terminata ed aperta al traffico.
(5) Concessione scaduta, sostituita da quella della ferrovia Alla-Shehr-Karchissar.
(6) La sezione da Beirut a Damasco (67 miglia) è stata aperta al traffico il 22 luglio 1895. Dopo questa data la linea è aperta da un capo all'altro.
(7) Non cominciata.
(8) Non cominciata. Il concessionario vuole modificata la concessione.
(9-10) Aperta al pubblico.
(11) Costruzione non ancora decisa.
(12) Lavori cominciati ottobre 1895. La garanzia venne pagata alla Compagnia di Smirne-Cassaba, di cui questa linea è il prolungamento.
(13) Gli studi ed i piani definitivi sono stati sottoposti all'approvazione del Governo il 2 agosto 1895.

Dopo l'ottobre 1895 la Rete ferroviaria dell'Impero aumentò di 270 miglia. La ferrovia Salonicco-Dédégatch è stata terminata ed è attualmente esercitata sopra tutta la sua lunghezza, che è di 316 miglia. La linea di Eski-Sherh-Koniah è stata pure compiuta e le sue 276 miglia sono state aperte al traffico.

Non resta che una linea in costruzione: il prolungamento della ferrovia di Cassaba.

Il piano definitivo é stato adottato dal Governo Imperiale l'8 agosto 1895. I lavori sono stati cominciati il 18 ottobre seguente e sono attualmente spinti con grande alacrità. La Compagnia spera che potranno essere terminati nel 1898. Ciascuna sezione sarà aperta al traffico appena si troverà nelle condizioni volute.

È molto probabile che si aggiorni ad epoca indeterminata la costruzione delle linee Angora-Cesarea, Samsoun-Sivas-Diarbékir e Damasco-Biredjik. Ciò è vivamente da augurarsi, poichè le garanzie accordate alle ferrovie esistenti costituiscono già, sopratutto nelle circostanze attuali, un carico attuale più oneroso che non lo comportino le risorse del Tesoro imperiale.

Bisogna rimarcare che l'ammontare delle garanzie da pagarsi si è elevato a 297,870 L. T. nel 1894-95, a 487,993 L. T. nel 1895-96. L'esercizio completo delle linee di Dédégatch-Salonicco e di Eski-Shehr-Koniah aumenterà ancora questo onere e lo porterà probabilmente a circa 750,000 L. T.

Certo, quando la sicurezza sarà ristabilita nell'Impero e che gli effetti benefici delle comunicazioni ferroviarie si saranno fatte sentire, nessuno dubita che questo onere non diminuisca gradualmente e non sparisca pure completamente nella maggior parte dei casi. Ma questi giorni sono ancora lontani e non si può che approvare la prudenza del Governo Ottomano di rinunziare ad accordare nuove concessioni fino a quando che quelle che esistono giungano a coprire le loro spese o quasi.

Ora, non ve ne sono molte su questa strada. La stessa ferrovia di Anatolia, amministrata con molta intelligenza era ancora lungi da questa meta. La Compagnia che la esercita ha distribuito gratuitamente del grano per le seminagioni; essa si è applicata a far comprendere ai campagnuoli che essi non dovevano contentarsi di coltivare dei cereali, essa

ha mostrato i vantaggi che avrebbero ricavato dalla coltura, dall'allevamento, ecc. Essa ha ridotto le sue tariffe per il trasporto dei viaggiatori e delle merci ed ha fatto in una parola, tutto ciò che poteva per sviluppare il suo traffico ed i suoi prodotti.

Il suo prodotto chilometrico passò da 5616 franchi nel 1894 a 6170 franchi nel 1895. La quantità dei cereali trasportata alla costa per la trasportazione è salita da 23384 tonn. a 27534 tonn. È da sperare che il buon raccolto di quest'anuo e l'aumento dei prezzi eserciteranno una influenza favorevole sui risultati dell'esercizio in corso. Non di meno si teme che l'estensione fino a Kionah, che è lungi da soddisfare alle speranze primitivamente concepite, non prolunghi considerevolmente il tempo durante il quale la Compagnia dovrà percepire la garanzia del Governo, cioè che non si prevede il momento in cui essa avrà portato il suo prodotto chilometrico da 6170 a 15000 franchi.

Il relatore critica le basi sulle quali posa il sistema delle garanzie ferroviarie. Questo sistema è concepito in modo che la Compagnia che non mettesse alcun treno in circolazione potrebbe distribuire il maggiore dividendo ai suoi azionisti si dovrebbe quindi modificare le convenzioni esistenti tra il Governo e le Compagnie.

Il Presidente del Consiglio amministrativo del Debito Pubblico emette il voto che il Governo Ottomano cessi dall'opporsi alla costruzione delle ferrovie a scartamento ridotto. Le ferrovie di questo genere, penetranti dalla costa verso l'interno, sarebbero di una grande importanza per lo sviluppo economico del Paese ed in più di una regione se ne potrebbero costruire senza alcuna garanzia. Queste considerazioni sono state spesso presentate al Governo, che le ha sempre respinte perchè trova che delle ragioni di strategia si oppongouo all'adozione di due sorta di scartamenti; si spera pertanto che si finirà per comprendere che è per lo meno altrettanto disagevole il passare dalla ferrovia sul dorso delle bestie da soma o sulle strade che bisogna percorrere a piedi e che si accettino alfine le ferrovie a scartamento ridotto, costituenti già un immenso progresso nei mezzi di trasporto e di locomozione.

È a rimarcare che i prodotti speciali assegnati come garanzia di una ferrovia possono talvolta essere insufficienti per il servizio di questa garanzia.

In questo caso si colma il *deficit* prendendo l'ammontare necessario dei prodotti assegnati ad altri prestiti o garanzie dopo che queste sono state soddisfatte. Le garanzie, tanto delle ferrovie quanto di prestiti, formano così un fondo comune costituente come una specie di assicurazione mutua.

Il Governo è stato sollecitato a dar forza di legge a questa combinazione per mezzo di un *iradé* imperiale.

Senza soddisfare propriamente questo desiderio, ha però dichiarato che si poteva considerare il sistema del fondo comune come un fatto stabilito.

Ecco qual era esattamente la Rete ferroviaria ottomana al 1-13 agosto 1896:

	Numero dei miglia esercitati
Ferrovie Orientali:	
Costantinopoli-Adrianopoli-Mustafà Pascià	222
Salonicco-Uskub-Mitrowitza	227
Dédéagatch-Adrianopoli	92.50
Uskub-Zibeftchi	52.80
Smirne-Diner e diramazioni (Smirne-Aïdin)	324
Smirne-Allashehr e diramaz. (Smirne-Cassaba)	165
Moudania-Brussa	26
Mersina-Adana	40
Giaffa-Gerusalemme	53.60
Salonicco-Monastir	136
Haidar Pascià-Angora (Ferrovia d'Anatolia)	360
Beirut-Damasco-Hauran (Ferrovia di Siria)	132
Eski-Shehr-Koniah (Ferrovia d'Anatolia)	276
Giunzione Salonicco-Costantinopoli e diramaz.	316
Totale	2,422.90

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE E INDUSTRIALI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Esercizio 1896.

Il giorno 31 marzo u. s., si tenne in Roma l'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti, presieduta dall'Amministratore delegato comm. Epaminonda Segrè. Vi intervennero 21 Azionisti, rappresentanti 21,292 Azioni, con diritto a 610 voti. Udite le Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci, l'Assemblea le approvò ad unanimità insieme col Bilancio dell'esercizio 1896 e colle altre proposte del Consiglio.

Vennero confermati a Consiglieri d'Amministrazione gli uscenti di carica, signori: avv. Carlo Mari, Charler Robert Piercy, Francis George Whitwham, ed a Sindaci *effettivi* i signori: ing. S. Fadda, avv. L. Bonghi, cav. I. De Benedetti; a supplenti i signori: ing. Guercio e Alfonso Campagna.

Pubblichiamo, come di consueto, la Relazione del Consiglio d'Amministrazione:

Signori,

Vi abbiamo convocati in Assemblea generale ordinaria, come prescrivono i nostri statuti, per rendervi conto della gestione sociale dell'anno 1896, e sottoporre al vostro esame e alla vostra approvazione il relativo Bilancio.

Nel quadro dei *Proventi ed Oneri* di questo Bilancio troverete alla parte *attiva* indicati i prodotti dell'esercizio delle nostre ferrovie, che, netti dalle tasse, ascesero a . . . . L. 1,706,198.05

Questa cifra è superiore di oltre 100 mila lire alla somma dei prodotti del 1895, e l'aumento, verificatosi interamente nei trasporti a piccola velocità, è dovuto al raccolto eccezionalmente abbondante del grano e dell'uva che si ebbe in varie parti della Sardegna. Non possiamo perciò fare assegnamento sulla continuazione di tale miglioramento, e infatti, a cominciare con l'ultimo dicembre, ebbesi già a notare una diminuzione nei prodotti, che ci ha consigliato a restringere la previsione per il corrente anno.

Un piccolo aumento hanno dato pure i prodotti indiretti non computabili per determinare la sovvenzione chilometrica, che ascesero a . . . . L. 23,390.50

Così la somma dei prodotti diretti ed indiretti fu di . . . . L. 1,729,588 55

Le sovvenzioni chilometriche di prodotto lordo . . . . L. 600,154.11

e di prodotto netto in . . . . . . » 6,145,184.81

sommano a . . . . L. 6,745,338.92

Dall'impiego dei capitali in valori e a conto corrente si sono ricavate . . . . . . L. 149,478.02

delle quali spettano e vanno assegnate . . . L. 33,177 92 al Fondo di rinnovamento, e . L. 2,997.57 alla Cassa di Previdenza:

In tutto . . . . . L. 36,175.49

Per modo che restano . . . . . . L. 113,302.53

a favore del Bilancio di competenza, con una differenza di circa lire 2300 in più del 1895.

Si ha così il totale dei Proventi in . L. 8,588,230,00

che supera di L. 55,959.19 l'ammontare dei Proventi nell'esercizio precedente.

Nella parte *passiva* di detto quadro, ossia negli *Oneri*, figura in primo luogo la spesa per il servizio di interessi e di ammortamento delle Obbligazioni della Compagnia, determinata dai relativi piani in una cifra quasi costante, e che fu nel 1896 di lire 4,498,817.50.

Per aggio e provvigioni si spesero lire 128,254.99, cioè lire 7500 più del 1895, essendo riuscita un poco maggiore la somma dei pagamenti fatti all'estero e il tasso medio dell'aggio fra l'oro e la carta.

Le spese di Amministrazione della Compagnia e quelle di Esercizio delle nostre Ferrovie ammontarono a . . . . L. 1,712,444 09
di fronte a . . . . » 1,680,218.79
che si spesero nel 1895.

La differenza in più di . . . . . L. 32,225.30
per una parte è stata conseguenza del maggiore traffico, e in parte occorse per importanti riparazioni al materiale mobile.

Le spese di *rinnovamento* ascesero alla somma di lire 462,041.83, presentando un aumento di L. 32,855.29 sopra quelle dell'anno precedente. Esse riguardano nella massima parte, cioè per lire 408,198, la revisione generale dell'armamento e della via, che applicammo, come nel 1895, sopra una terza parte delle nostre linee, e nella quale si è verificato il bisogno di un maggiore ricambio di traverse, e principalmente del ricarico di più rilevante quantità di ghiaia. In che consista il sistema della revisione e quali vantaggi se ne possano ripromettere, vi abbiamo già indicato nella Relazione letta all'Assemblea ordinaria dell'anno scorso: ora aggiungiamo che l'esperimento che ne andiamo facendo ci conferma nei primi apprezzamenti.

Le restanti lire 53,843.83 di spese di *rinnovamento* andarono impiegate nell'acquisto di due caldaie da locomotiva e nel ricambio di altre parti organiche di locomotive e veicoli.

Anche quest'anno, e per le stesse considerazioni che lo consigliarono nel 1895, si comprende una parte delle spese di *rinnovamento* fra gli *Oneri* del Bilancio di competenza, portando lo stanziamento normale di lire 300 mila a lire 400 mila, e si gravano le altre lire 62,041.83 sul fondo di rinnovamento accumulato.

Vengono infine le *tasse* di ricchezza mobile sul reddito industriale, e di circolazione sulle Azioni sociali, che ammontano a lire 222,827.35, con una differenza in meno di lire 1903.45 di fronte alle tasse applicate alla gestione del 1895.

Le partite degli *Oneri* fin qui accennate, che fanno carico sul Bilancio di competenza, cioè:

Servizio delle Obbligazioni . . .	L.	4,498,817.50
Aggio e provvigioni	»	128,254 99
Amministrazione ed Esercizio . .	»	1,712,444 09
Rinnovamento	»	400,000.00
Tasse.	»	222,827.35
formano un totale di	L.	6,962,343.93

il quale è superiore di L. 69,285.98 al totale degli *Oneri* del Bilancio 1895.

Deducendo dalla somma dei *Proventi* suindicata di . . . . L. 8,588,230.00
la detta cifra degli *Oneri* di. . . . » 6,962,343.93

ne risulta una eccedenza attiva di . . L. 1,625,886.07
rappresentante gli *Utili* del Bilancio 1896, i quali differenziano dagli *Utili* lasciati dal Bilancio dell'anno precedente di sole L. 13,326.79 in meno.

Intorno al Bilancio generale, da cui appare la situazione patrimoniale e finanziaria della Compagnia alla fine del 1896, sono da farsi le osservazioni seguenti:

È rimasta invariata la partita del costo delle linee in . . . . L. 76,417,620.04

Quella degli immobili, di proprietà privata della Compagnia, è aumentata di L. 10,000 in rappresentanza del valore di un nuovo fabbricato per alloggi del personale, costruito a Macomer, in vicinanza della Stazione, ma fuori della zona ferroviaria; sale quindi a . . . . L. 275,351.83

Aumentarono pure di L. 14,235.03 la partita *Materiale mobile ed Attrezzi*, e di lire 237,740.52 quella *Magazzino ed Officina*, salendo la prima a . . . . L. 4,331,378.42
e la seconda a . . . . » 925,448.92
per dotazione del nuovo Ufficio della Sezione di Manutenzione in Macomer, ed attrezzi aggiunti occorrenti alla revisione delle linee, e per provvista di rotaie in acciaio e traverse di scorta.

Per tal modo la parte dell'*attivo* del Bilancio, che va sotto la denominazione: *Costruzioni ed approvvigionamenti*, sale a L. 81,949,799.21
mentre nel 1895 era di . . . . . » 81,688,024.06

e così si ha un aumento di . . . . L. 261,775.15

Questo aumento, che rappresenta la trasformazione o impiego in costruzioni e materiali di una parte del *Capitale circolante*, ha importato naturalmente una corrispondente diminuzione del capitale stesso, il quale è costituito dalla differenza tra il detto conto attivo *Costruzioni ed approvvigionamenti* ed il conto passivo che gli sta di fronte, col titolo di *Capitale sociale* in Azioni ed Obbligazioni. La differenza, ossia il supero del *Capitale sociale*, che era nel Bilancio del 1895 di L. 405,700.94, è disceso nel Bilancio del 1896 a . . . . L. 143,925.79

Coll'aggiunta del cinque per cento degli utili dell'esercizio 1896, in L. 81,294.30, il *Fondo di riserva* ascende a . . . . L. 1,321,473.44

Al *Fondo di rinnovamento* si porta in aumento la suaccennata quota di interessi di L. 33,177.92
e se ne detraggono le . . » 62,041.83
di spese di rinnovamento non comprese fra gli *Oneri* del Bilancio di competenza.

Si verifica perciò una diminuzione di . . . . . L. 28,863.91
la quale fa scendere l'ammontare del *Fondo di rinnovamento* da L. 2,338,214.71 a . . . . . . L. 2,309,350.80

Il *saldo liquidazione* degli esercizi precedenti, che era di L. 189,825.01, è anch'esso aumentato a . . . . L. 194,577.23
avendovi aggiunte L. 4752.22, che avanzarono dalle L. 274,752.22, rimanenza degli utili 1895 destinata a pagare agli Azionisti il saldo dividendo di quell'anno.

Il totale di queste partite in . . . L. 3,969,327.26
rappresenta l'ammontare della *parte liquida* del patrimonio sociale. La cifra corrispondente nel Bilancio del 1895 era di . . L. 4,173,919.80

Quindi una diminuzione di . . . . L. 204,592.54
la quale di fronte alla diminuzione del capitale circolante accennata superiormente in . . . . L. 261,775.15

presenta una differenza di . . . . L. 57,182.61
differenza che corrisponde al miglioramento patrimoniale derivato dalla gestione del 1896.

Questo miglioramento è costituito dai due indicati aumenti del *Fondo di riserva* in L. 81,294.30
e dal *saldo liquidazione* in . . . . » 4,752.22

insieme. . . . . L. 86,046.52
a cui va contrapposta la diminuzione verificatasi nel *Fondo di rinnovamento* in L. 28,863.91

Tornano L. 57,182.61

Il miglioramento avutosi nel 1895 fu di L. 57,289.53.

Le dette L. 3,969,327.26 unitamente ad
altre . . » 263,966.77 che, come si dirà più innanzi, rimangono destinate a soddisfare il saldo dividendo 1896, e

così in tutto L. 4,233,294.03
trovansi per . . . . L. 3,084,109.26
investite in L. 60,000 di Rendita italiana 5 0[0, in numero di 6543 Obbligazioni della Compagnia, e in pochi altri titoli ferroviari;
per le restanti . . . . L. 1,149,184.77
in danaro in cassa, in crediti per saldo della sovvenzione chilometrica, a conto corrente fruttifero presso Banchi ed altri.

Tornano L. 4,233,294.03

I risultati abbastanza favorevoli del Bilancio ci hanno consigliato ad elargire anche nel 1896, come si fece nei due anni precedenti, una somma di circa dieci mila lire a vantaggio della Cassa di Previdenza, da assegnarsi al Conto generale di coloro attualmente inscritti alla Cassa, che erano al servizio della Compagnia avanti il 1° gennaio 1881, da cui la Cassa stessa prese vita. Si è voluto con ciò favorire gli impiegati più anziani e indennizzarli in qualche modo del beneficio che loro sarebbe derivato se al tempo del loro primo servizio la Cassa di Previdenza fosse esistita.

Il Bilancio della Cassa di Previdenza del 1896 si chiude con un saldo di . . . L. 730,240.75
mentre quello dell'anno precedente chiudevasi con . . . . L. 646,554.95

Quindi l'ammontare dei conti *speciali* e *generali* è aumentato di complessive . L. 83,685.80
dopo essersi pagato per liquidazioni, durante l'ultimo anno, L. 35,018.72.

Il Bilancio della Cassa Soccorso si è chiuso nel 1896 con un saldo di . . . . L. 326,975.95
quello del 1895 chiudevasi con . . . L. 307,509.47

Quindi si ebbe l'aumento patrimoniale di . . . . L. 19,466.48
dopo aver sopperito alle spese:
Per sussidi di malattia e servizio medico di . . . . L. 9,543.66
e per liquidazione di sussidi finali di . » 35,748.47

In tutto . . . . L. 45,292.13

Le attività patrimoniali di queste due Casse nelle rispettive somme suaccennate sono, per la parte investita in valori, comprese nel Bilancio generale sotto il conto *Depositi liberi*, e per la parte non investita, che riguarda solamente i sopravanzi della gestione 1896, figurano fra le passività della Compagnia nel conto *Creditori diversi*.

In esecuzione della deliberazione da Voi presa nell'Assemblea straordinaria del 24 novembre 1896 abbiamo stipulato regolare contratto nel 19 dicembre successivo, mediante il quale la Società per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna ha ceduto alla nostra Compagnia la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Iglesias a Monteponi, sostituendoci in tutti gli obblighi e diritti relativi derivanti dalla concessione 28 luglio 1886, approvata con Reale Decreto 1° agosto dello stesso anno. Le pratiche per la definitiva approvazione di quel contratto da parte del Regio Governo sono a buon punto, e noi ne attendiamo il compimento per mettere tosto mano alla costruzione della ferrovia, che ci proponiamo condurre a termine con la massima sollecitudine.

In ossequio alle disposizioni dei nostri Statuti vi presentiamo il Bilancio preventivo per l'anno 1897.

E come conclusione di questa nostra Relazione vi proponiamo:

1° Di approvare il Bilancio consuntivo del 1896, il quale chiude con una eccedenza attiva di *Utili netti* nella somma suaccennata di L. 1,625,886.07

2° Di approvare il Bilancio preventivo del 1897;

3° Di approvare l'assegno portato in aumento al *Fondo di riserva*, corrispondente al 5 0[0 degli utili dell'anno 1896, in . . . . . L. 81,294.30

4° Di approvare il pagamento, in conto dividendo del 5 0[0, eseguito agli Azionisti il 1° luglio 1896 ed il 1° gennaio 1897, nonchè il rimborso pure eseguito di 150 Azioni estratte in dicembre u. s. nella complessiva somma di . . . . L. 1,280,625.00

5° Di deliberare che con le restanti » 263,966.77
sia pagato l'uno per cento alle Azioni e alle Cartelle di godimento, come *saldo dividendo* dell'esercizio 1896, e ciò in occasione della scadenza semestrale 1° luglio 1897;

L. 1,625,886.07

6° Di procedere alla rinnovazione parziale del Consiglio di Amministrazione e alla nomina dei Sindaci.

Società per la funicolare di Brunate.

A Como, il 31 marzo u. s., ebbe luogo l'assemblea degli azionisti della Società per l'esercizio della funicolare a Brunate.

Nelle Relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei Sindaci si constata che l'indirizzo industriale e commerciale dell'azienda è quale potrà ad essa assicurare, in avvenire, buoni risultati finanziari.

Il cattivo tempo influì nello scorso anno a svantaggio degli introiti della linea. Furono incassate L. 2237 di meno che nel 1895, cioè, circa L. 60,000. Pel 1897 si preventivano però almeno L. 90,000 d'incasso, essendosi provveduto per svolgere maggiori trasporti.

Per coprire talune sopravvenienze passive, in seguito a controversie appianate, saranno emesse 300 Azioni privilegiate al 20 0[0 sotto la pari, le quali avranno diritto ai primi redditi della Società.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Paternò-Nicosia.

Siamo informati che il Presidente del Consorzio per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto da Paternò a Nicosia, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè voglia ripresentare alla Camera dei Deputati il progetto di legge già da esso presentato d'accordo col Ministero del Tesoro nella seduta del 29 maggio 1896, col quale si chiede la facoltà al Governo di aumentare il massimo della sovvenzione governativa per le ferrovie da concedersi all'industria privata, dalla cui approvazione soltanto, i promotori della ferrovia in questione, sperano di poterla attuare.

Il progetto della ferrovia Paternò-Nicosia, che misura la lunghezza di chilometri 65 circa con un preventivo di spesa di L. 8,500,000 fu approvato con decreto ministeriale del 21 maggio 1885; ma non si potè mai darvi esecuzione, essendosi ritenuto insufficiente il massimo sussidio governativo autorizzato dalle vigenti leggi nella misura di L. 3000 a chilometro per la durata di 70 anni, non ostante un supplemento di sussidio di lire 1000 a chilometro che si sarebbe addossato il Consorzio.

><

Ferrovia economica elettrica dalle Bettole di Varese a Cunardo.

Siamo informati che il Presidente della Società anonima Varesina ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè venga esaminato dal Consiglio Superiore, il pro-

getto per la ferrovia economica a trazione elettrica dalle Bettole di Varese a Cunardo, la quale costituisce la prima sezione della linea Bettole di Varese - Luino. Per la seconda sezione della linea stessa, compresa fra Cunardo e Luino, la predetta Società ha già sottoposto regolare progetto alla approvazione governativa nel marzo p. p.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

(*Appalto di lavori pel tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca*).

In seguito alla diminuzione di L. 44.084 fatta in tempo utile sull'offerto prezzo di L. 714,500 ammontare del deliberamento susseguito all'asta tenutasi il 15 marzo u. s. per l'appalto a prezzo fatto delle opere e provviste occorrenti per la completa costruzione del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca della ferrovia Aulla-Lucca, compreso fra le progressive metriche 11.087.60 e 14.160.84, escluse le espropriazioni occorrenti alla sede stabile della ferrovia e sue dipendenze, la provvista delle rotaie e del materiale minuto accessorio, cioè stecche, piastre, arpioni e chiavarde d'armamento, ed ogni provvista e posa in opera per il telegrafo, per il mobilio delle stazioni e per gli attrezzi ed il materiale mobile di esercizio della linea; si procederà alle ore 9 del 26 aprile corr. al definitivo deliberamento in diminuzione della somma di L. 670,416 a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto (V. *Informazioni* n. 9).

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° marzo 1897*).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio).

Tronco Rionero-Potenza. — *a) Movimenti di materie.* — Parte eseguita in rialzo m^3 542,110. Parte eseguita in iscavo m^3 538,110. Totale m^3 1,080,220. Parte da eseguirsi in rialzo m^3 18,470. Parte da eseguirsi in iscavo m^3 17,500. Totale m^3 35,970. Movimento complessivo m^3 1,116,190. Il lavoro eseguito corrisponde a 96[100 del totale, con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Durante il mese si è lavorato in sole 3 opere maggiori, ed iniziate le murature di una minore. Delle 147 opere, N. 104 sono ultimate; N. 40 in costruzione e N. 3 non iniziate. Il lavoro fatto corrisponde a 96[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate N. 16, fra le quali N. 1 nel mese. In costruzione N. 1, a cui manca ml. 32 di piedritti, e 460 m. di arco rovescio, oltre le fronti, per essere ultimata. Lavoro eseguito 99[100.

d) Stazioni. — Eseguite nel mese le murature di fondazione del piano caricatore nella fermata di Forenza, e qualche lavoro di finimento in due fabbricati della stazione di Potenza Superiore. Il lavoro fatto non aumenta la percentuale del mese precedente 77[100.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato: percentuale del mese precedente, 98[100.

f) Passaggi a livello. — Non si è lavorato: percentuale come al mese precedente, 75[100.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate N. 3. Nell'insieme se ne hanno: N. 86 ultimate; N. 42 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese: ml. 540 di massicciata in 1° strato; ml. 2940 di massicciata in 2° strato; Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato ml. 22,590. Massicciata 2° strato ml. 7060. Posa ml. 7065.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (in esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — Non si è lavorato che al solo armamento: per gli altri lavori si ripetono quindi i quantitativi del mese precedente.

a) Movimenti di terra. — Lavoro eseguito 99[100 del totale: restano da eseguirsi m^3 15,570 di rialzo e m^3 6750 di scavo. Il totale dei movimenti di materie somma a m^3 2,312,210.

b) Opere d'arte. — Lavoro eseguito 99[100 del totale; opere ultimate N. 338; in costruzione N. 2 minori.

c) Gallerie. — Tutte ultimate. La loro lunghezza complessiva somma a m. 20,994.71.

c[1]) Gallerie di difesa contro le valanghe di neve. — Iniziati i lavori di fondazione, come nel mese precedente.

d) Stazioni. — Lavoro eseguito 94[100 del totale. I fabbricati ultimati sono in totale N. 48, quelli in costruzione N. 14.

e) Case cantoniere. — Lavoro eseguito 98[100 del totale. Case ultimate, N. 76, in costruzione N. 21.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 85[100 del totale.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate in totale N. 158; in costruzione N. 6.

h) Armamento. — Si sono eseguiti durante il mese ml. 500 di massicciata in 1° strato, e ml. 5790 di massicciata in 2° strato e ml. 15,360 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato m. 95,300. Massicciata in 2° strato ml. 61,990. Posa ml. 84,300. Posa da eseguirsi ml. 17,700.

V. — Linea Barletta-Spinazzola (in esercizio).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato alla superiorità per approvazione:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Fantoni Vincenzo e Figli di Alessandria pell'impianto di siepi e di stecconati di chiusura ai rilevati di accesso ai ponti sui torrenti Pellice, Varaita e Macra e sul fiume Po, lungo la ferrovia da *Airasca a Cavallermaggiore;*

2. La proposta per la sostituzione di cordoni ai fili scoperti pei circuiti telegrafici fra le stazioni di Romagnano e di Bellamuro nella ferrovia da *Eboli a Potenza,* con preventivo di spesa di L. 1900;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Zoretti Carlo di Bra, per la esecuzione di lavori di completamento della linea *Bra-Carmagnola;*

4. La proposta per l'impianto di un rifornitore con vasca da 100 m. c. nella stazione di Rosarno, lungo la ferrovia da *Reggio a Castrocucco.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 17,800;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Quaglino Pietro di Cuneo, per la fornitura della ghiaia occorrente al completamento della massicciata nel tronco da Vernante a Limone, della linea da *Cuneo a Ventimiglia;*

6. Il progetto per la costruzione di un cesso isolato pel casello N. 9 nella stazione di *Milano-Porta Ticinese.* Spesa prevista L. 165;

7. Il preventivo della spesa di L. 3850 per la formazione di un canale nell'alveo del torrente Piazzi a

monte della linea *Sant'Eufemia* (*Biforcazione*) *Catanzaro*, fra le stazioni di San Biase e di Nicastro;

8. La proposta di lavori di sistemazione del rilevato stradale fra le progressive chilometriche 165.343.96 e 165.363.96 della linea *Pisa-Spezia*, presso la stazione di Vezzano. Spesa preventivata L. 1300;

9. Il preventivo della spesa di L. 455 pel rialzamento dei muretti di cinta esistenti in corrispondenza al passaggio a livello della Torre di Leano alla progressiva 71.051.99 della linea *Sampierdarena-Confine francese;*

10. Il contratto stipulato colla Ditta Lazzarini Gustavo di Ceprano, per la costruzione di latrine isolate, presso alcuni caselli, lungo il tronco Roma (San Paolo) Pontegalera, nella linea *Roma-Pisa.*

11. Proposta di modificazione degli impianti esistenti in *stazione di Avellino*, per il servizio di segnalamento a distanza. Spesa preventivata L. 2860;

12. Proposta dei lavori di ricostruzione parziale dei muri di sostegno nella trincea all'imbocco della galleria di Mondovì, nella ferrovia da *Cuneo a Mondovì.* Spesa all'uopo occorrente L. 2840;

13. Provvedimenti per mantenere in sesto i binari in corrispondenza allo scoscendimento franoso attraversante la stazione di Monchiero, nella ferrovia da *Savona a Bra.* Spesa occorrente L. 850;

14. Proposta di sostituzione di un disco inservibile di vecchio modello, tipo Stato, con altro dell'ultimo modello, tipo P. L. M., a protezione della stazione di Busalla, verso Genova, nella ferrovia da *Torino a Genova.* Spesa preventivata L. 575;

15. Proposta dei lavori occorrenti all'impianto del servizio d'acqua potabile per il fabbricato dei viaggiatori e per i cessi isolati, della stazione di Arenzano, lungo la ferrovia da *Sampierdarena al Confine Francese.*

(*Biglietti di andata e ritorno per le feste Pasquali*).

Nell'occasione delle prossime feste Pasquali i biglietti di andata e ritorno che verranno distribuiti nei giorni 16, 17, 18 e 19 corr., saranno validi per effettuare il ritorno a tutto il successivo giorno 20.

Però i biglietti di andata e ritorno rilasciati nella giornata di venerdì (16) non saranno valevoli per effettuare il ritorno nel successivo giorno 17.

(*Nuovo progetto di orario*).

La Mediterranea ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il nuovo progetto di orario generale delle linee del Mediterraneo, da attivarsi col 1° giugno p. v. Il nuovo orario contiene varie modificazioni dovute principalmente alle coincidenze dei treni diretti fra Roma e Milano coi nuovi diretti del Gottardo; ed anche ad un non insignificante aumento di treni che la Società propone a titolo di esperimento onde meglio favorire il movimento viaggiatori sopra alcune linee durante la buona stagione.

Le proposte di cambiamento di orario tanto sulle linee Mediterranee che su quelle Adriatiche, si stanno esaminando presso il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in concorso dei Delegati sociali, per gli opportuni chiarimenti.

><

Ferrovie dell'Adriatico.
(*Lavori approvati*).

Il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ha approvate le seguenti proposte di lavori presentate dall'Adriatica:

a) Proposta pell'impianto di un binario speciale di accesso al nuovo deposito del combustibile nella stazione di Piacenza, lungo la ferrovia da **Bologna a Milano.** La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 18,200;

b) Proposta per sistemare lo scolo delle acque nel tratto di strada provinciale a sinistra del passaggio a livello al chilometro 98.136,80 della linea *Orte-Foligno-Falconara ;* con annesso preventivo di spesa di L. 1023.50;

c) Proposta per deviare il fosso al chilom. 60.663 della linea *Roma-Solmona*, e costruzione sul nuovo alveo del medesimo di un cunettone murato. Spesa occorrente L. 3200;

d) Proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Topino al chilometro 174.560 da Roma, della linea *Orte-Falconara.* Spesa preventivata L. 2700.

><

Ferrovie della Sicilia.
(*Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

Sono in esame presso il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, le seguenti proposte di lavori, presentate dalla Direzione Generale per le ferrovie della Sicilia:

1. La proposta per la costruzione di un tratto di muro di difesa a valle dell'argine ferroviario fra i chilometri 21.412 e 21.437 della linea *Messina-Catania-Siracusa*, con annesso preventivo di spesa di L. 2000;

2. La proposta di lavori urgenti di riparazione, dell'importo presunto di L. 620, ai danni prodotti dalle piene del fiume Torto, al rilevato ferroviario al chilometro 60.000 della linea da *Palermo a Porto Empedocle;*

3. La proposta per la costruzione di cisterne con filtro da eseguirsi presso due case cantoniere e presso quattro case cantoniere semplici, lungo il tronco da Caldare a Porto Empedocle, lungo la ferrovia da *Palermo a Porto Empedocle.* La spesa all'uopo preventivata rileva a lire 11,750.

><

La stazione di Roma Porta Maggiore ed i trasporti in servizio cumulativo.

I Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio hanno emanato un decreto col quale si legalizza l'ammissione della stazione di Roma-Porta Maggiore, ad eseguire tutti i trasporti in servizio cumulativo interno delle due reti, Mediterranea ed Adriatica. Col decreto stesso si dispone quanto segue:

1. Il servizio cumulativo dei trasporti merci per le reti Mediterranea ed Adriatica abbraccia anche i trasporti a piccola velocità a carro completo da e per la stazione di Roma-Porta Maggiore;

2. In via di esperimento si ammette che le spedizioni di cui sopra, da tassarsi come in partenza od arrivo dalla od alla stazione di Roma-Termini, siano gravate di una sovratassa di L. 1,40 per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi, da computarsi a credito della Società esercente la rete Adriatica;

3. La sovratassa in parola sarà da comprendere fra i prodotti ordinari dell'esercizio, ripartibili con lo Stato.

><

Biglietti ferroviari a percorrenza chilometrica.

La Camera di Commercio di Cremona, associandosi alle considerazioni svolte dalla Camera di Commercio di Bologna in appoggio della istituzione di biglietti ferroviari a percorrenza chilometrica, ha unanimamente deliberato di fare vive esortazioni al Ministero dei Lavori Pubblici ed a quello di Agricoltura, Industria e Commercio, affinchè vogliano prendere in esame la questione e raccomandarla

all'attenzione del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate, il quale, fino dal giugno 1893, stava studiando una riforma larga e razionale del servizio dei viaggiatori.

><

Per le tariffe ferroviarie di esportazione.

Ci informano da Cremona che quella Camera di Commercio, in sua recente adunanza, ha deliberato ad unanimità di appoggiare vivamente presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e presso quello dei Lavori Pubblici le proposte della Camera di Commercio Italiana di Parigi, tendenti a favorire l'incremento del patrio commercio di esportazione, istituendo in Italia le tariffe ferroviarie di esportazione; e favorendo, mediante la esenzione del dazio di entrata in Italia delle merci di ritorno.

La Camera di Commercio di Cremona ha rivolti encomi al patriottico movente che ha inspirato la consorella di Parigi, ed ha fatto voti vivissimi affinchè le importanti questioni suindicate, siano prese nella dovuta considerazione dal Governo.

A questo riguardo ci consta che anche parecchie altre delle nostre Camere di Commercio hanno fatto tenere al Ministero deliberazioni sull'argomento, analoghe a quelle suaccennate della Camera di Cremona.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Servizio ferroviario e marittimo in corrispondenza colla Sardegna).

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha dichiarato al R. Ispettorato generale delle Ferrovie di nulla avere ad obbiettare in merito alle conclusioni contenute nel verbale della Commissione che s'è occupata degli studi relativi al servizio ferroviario marittimo colla Sardegna. A questo proposito ci consta che la predetta Direzione generale, anche per le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, allorquando sarà riconvocata la Commissione, proporrà l'ammissione di altre stazioni al servizio cumulativo del quale si tratta.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi un progetto dell'Adriatica riguardante l'esecuzione, mediante cottimo fiduciario, dei lavori necessari per la costruzione di tre garette in muratura, importanti la spesa di L. 2780, sulla linea da Roma a Solmona, presso ai passaggi a livello ai chilom. 17.041, 23.443 e 26.823, fissando il termine di un anno per l'ultimazione delle opere.

Il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso che si possa approvare un progetto dell'Adriatica per lavori di sistemazione del servizio d'acqua nella stazione ferroviaria di Arezzo, lungo la ferrovia Orte-Chiusi-Terontola-Firenze, e che all'esecuzione dei lavori stessi, il cui importo è presunto di L. 38,000 si possa provvedere colle norme della prima parte dell'art. 65 del Capitolato d'esercizio.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sugli atti di liquidazione e di collaudo finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Vinci per opere di ampliamento della stazione di Messina e sulla domanda avanzata dall'Impresa stessa per maggiori compensi.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante i primi otto mesi dell'esercizio corrente (1° luglio 1896-28 febbraio 1897) in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1896-97	Esercizio 1895-96	Differenza
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	196,950	201,809	— 4,859
Verona-Caprino-Garda . . .	84,216	85,946	— 1,730
Fossano-Mondovì .	26,741	25,823	+ 918
Napoli-Nola-Baiano	250,714	237,979	+ 12,735
Basaluzzo-Frugarolo	6,064	6,293	— 229
Torino-Ciriè-Lanzo	380,461	367,078	+ 13,383
Torino-Rivoli . .	95,517	98,682	— 3,166
Sassuolo-Modena-Mirandola - Finale	203,880	216,585	— 14,705
Bergamo-Ponte della Selva . .	246,570	226,110	+ 20,460
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	45,360	53,082	— 7,722
Ferrovie Economiche Biellesi. .	137,615	128,758	+ 8,857
Santhià-Biella. .	446,030	463,873	— 17,843
Ferrovie di Reggio Emilia . . .	186,426	183,250	+ 3,176
Novara-Seregno .	370,114	350,041	+ 20,073
Nord-Milano . .	1,768,876	1,776,619	+ 52,257
Settimo-Rivarolo-Castellamonte .	269,499	275,318	— 5,819
Suzzara-Ferrara .	198,826	209,314	— 10,488
Arezzo-Fossato .	211,116	204,598	+ 6,518
Torre-Arsiero . .	110,626	113,824	— 2,198
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda .	195,440	214,078	— 18,638
Cividale-Portogruaro . . .	193,212	177,972	+ 15,240
Arezzo-Stia . .	91,143	95,024	— 3,881
Conegliano - Vittorio	57,329	59,793	— 2,464
Padova-Montebelluna	113,305	112,714	+ 591
Vicenza-Schio . .	265,586	254,362	+ 11,224
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	491,340	524,845	— 33,505
Parma-Suzzara .	107,523	110,289	— 2,766
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	1,078,061	1,071,742	+ 6,319
Palermo-Corleone.	210,036	196,698	+ 13,338

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato, con parere favorevole alla Superiorità, una domanda della Ditta ing. G. Moro e Comp., tendente ad ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni della concessione, scaduta col 31 marzo p. p., riguardante i suoi trasporti di fosfati d'ossa dalla stazione di Roma a quella di Rifredi.

—

Siamo informati che fra le Amministrazioni Ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatica e della Sicilia, si stanno prendendo accordi per concretare un progetto di riordinamento delle concessioni speciali.

—

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Società dei Mulini in Napoli, per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, della concessione scaduta il 28 febbraio u. s., relativa ai trasporti di farina e di semolino da San Giovanni a Teduccio a Roma-Termini.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruisce la Ditta Centurini per i suoi trasporti di iuta da Ancona a Terni;

2. Alla rinnovazione per un altro anno in favore dell'Unione Militare, delle facilitazioni di cui gode per la sue spedizioni di vino da Gioia Tauro a Roma;

3. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruisce la Ditta Mastrovalerio, per i suoi trasporti di agrumi, in casse, a piccola velocità accelerata;

4. Alla proposta di concessione di abbuono sulle tasse di trasporto a tariffa ordinaria, a favore della Ditta Giuseppe Candiani, per i suoi trasporti di piombo in pani, da Spezia per Bovisa, a carro completo, con vincolo di un traffico minimo di 1500 tonn.

5. Alla rinnovazione per un altro anno della concessione di cui fruisce la Ditta Francolini per i suoi trasporti di calce e di pietrame da Serra San Quirico a Pesaro;

6. Alla rinnovazione della concessione, in favore della Ditta A. Medicus, per i suoi trasporti di carbon fossile da Venezia a Pordenone, con riduzione del quantitativo di traffico convenzionale annuo, da 1300 a 1000 tonnellate;

7. Alla proposta di accordare prezzi speciali a favore della Ditta Florio di Venezia, per i suoi trasporti di soda ammoniacale dalla Bosnia, con vincolo nella Ditta medesima di un traffico minimo annuale di 1000 tonnellate;

8. Alla proposta di facilitazioni a favore della Ditta Fetu-Defize in Liegi, pei trasporti di parti di macchine da Liegi a Terni;

9. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni, della concessione in favore della Ditta Spranger e Ramsay per i suoi trasporti di lamine in ferro e di bande stagnate.

10. Alla proposta di ribasso del 15 per cento sugli ordinari prezzi di trasporto, oltre il normale diritto fisso, a favore della Ditta Pompili di Velletri, per le sue spedizioni di legname grezzo per doghe, verso impegno di un traffico minimo annuale di 600 tonnellate;

11. Alla concessione di un prezzo speciale per tonnellata, a favore della Ditta Schmidt per il trasporto di almeno 200 tonnellate di zolfo da Venezia a Legnago nel periodo di 3 mesi.

—

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettorate generale delle Strade Ferrate la seguente deliberazione della Camera di Commercio di Caserta: 1° appoggiare presso la Direzione generale delle Ferrovie del Mediterraneo un'istanza per ottenere che si riduca di 2 lire a tonnellata la tariffa speciale, piccola velocità, n. 204, serie *B*, e che essa si applichi anche ai vagoni di acquavite e di alcool; 2° che la tariffa speciale a piccola velocità n. 75, classe IV, si applichi pei recipienti vuoti di ritorno, solo per le distanze fino a chilometri 500, e che per le distanze maggiori si istituisca una tariffa speciale, cioè: per vagoni da 10 tonnellate, L. 0.918 per ogni vagone e chilometro da 501 in più; e per quelli da 12 tonnellate, L. 0.102.

—

La Mediterranea, anche a nome e per conto dell'Adriatica e Sicula, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici formale proposta per l'approvazione dei nuovi allegati 9 e 10 alle tariffe, relative al trasporto delle merci pericolose e nocive, concordati nelle conferenze di Roma del 16-19 ottobre 1896. Le predette Società hanno anche presentate le istruzioni concordate fra loro per norma degli agenti, nella manipolazione delle materie pericolose e nocive.

—

La Mediterranea, con parere favorevole, ha sottoposto al R. Ispettorato delle Strade Ferrate, una domanda della Ditta Brayda e Comp. di Torino per ottenere la rinnovazione della concessione che ha fin qui fruito, per i suoi trasporti di talco e di grafiti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 gennaio 1897.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio 1896 al 31 gennaio 1897. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 162,563,253, con una differenza in più di L. 6,321,552 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15444 km., in aumento di chilometri 166, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 10,525, con un aumento di L. 332 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 31 gennaio 1897.*

Dal 1° al 31 gennaio 1897.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	8,918,763	1,547
Rete Adriatica	»	5602	7,826,625	1,397
Rete Sicula	»	1093	796,331	728
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta .	»	140	70,200	501
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	98,692	240
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	41,751	70
Ferrovie diverse . . .	»	1842	863,398	468
Totale generale. .	Km.	15,447	18,615,760	1205

Differenze in confronto del mese di gennaio 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 86	— 188,410
Rete Adriatica	»	+ 10	+ 951,912
Rete Sicula.	»	»	+ 17,710
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta. .	»	»	— 9,259
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	— 15,143
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 11,081
Ferrovie diverse	»	+ 21	+ 33,465
Totale generale . .	Km.	+ 116	+ 6,321,552

Ferrovia del Sempione. — Nei giorni scorsi, a Milano, in casa del conte Giberto Borromeo, presidente del Comitato della ferrovia Arona Gravellona, si sono riuniti i delegati del Municipio, senatore Gadda ed avv. Degli Occhi, il cav. Mangili per la Camera di Commercio, il comm. Bassi, vice-presidente dell'Adriatica, il conte Guido Borromeo, consigliere provinciale di Novara, il comm. Pisa, presidente della Camera di Commercio, il cav. Mola, ecc.

Scusarono la loro assenza, aderendo allo scopo della riunione, i senatori Giulio Vigoni ed Annoni, il Sindaco di Arona, il conte Emilio Borromeo. Il conte di Sanseverino scrisse che la sua posizione di presidente della Mediterranea non gli permetteva di prendere una parte ufficiale ai lavori del Comitato, associandosi però all'augurio che si raggiunga un risultato che riuscirà di grande utile al commercio.

Aperta la seduta, il conte G. Borromeo ne spiegò lo scopo, che è quello di costituire un Comitato che dia opera ad assicurare la costruzione del nuovo valico ferroviario, principalmente provvedendo ad ottenere a pro di questo i 4 milioni di sovvenzione italiana previsti dall'art. 12 del trattato italo-svizzero 25 novembre 1895.

Il conte Borromeo terminò proponendo di nominare presidente del Comitato il senatore Gadda, ma questi espose le varie ragioni che lo determinavano a declinare l'offerta, pur dichiarandosi sempre pronto a spiegare tutta la sua azione e la sua influenza per raggiungere lo scopo.

Il senatore Gadda suggerì di raccogliere i voti sul conte Giberto Borromeo, che da tempo si occupa con tanto amore dell'importante questione.

E il conte Borromeo fu, infatti, proclamato presidente. Egualmente all'unanimità fu scelto a segretario il cav. Mola.

Fu sospesa, per ora, la nomina dei vice-presidenti, intendendosi di lasciar posto a rappresentanti di altre città.

Gli intervenuti cominciarono quindi uno scambio d'idee sulle basi da darsi all'estensione e all'opera del Comitato. Fu pure presa visione di alcune proposte pervenute dalla Direzione della Compagnia Giura-Sempione, la quale non domanda più che le sovvenzioni sieno date a fondo perduto, ma bensì in cambio di azioni speciali della Compagnia stessa.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 aprile 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,727,647.62, con un aumento di lire 35,805.89 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 aprile 1897 si ragguaglia a L. 101,585,136.00, presentando un aumento di L. 1,277,288.60 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 marzo 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,278,317.44, con un aumento di lire 346,148.82 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 marzo 1897 si ragguaglia a L. 23,958,374.19 e presenta un aumento di lire 1,762,354.20 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia da Napoli al Vesuvio. — Il Consiglio di Stato ha emesso parere favorevole per la concessione al signor Alfredo Minieri di una ferrovia economica che partendo da Piazza del Municipio di Napoli, allacciandosi all'esistente linea ferroviaria del Porto e traversando i Comuni di San Giovanni a Teduccio, Barra, San Giorgio, Cave di Pietra e Bellavista, raggiunge la stazione inferiore della Funicolare del Vesuvio.

Con l'approvazione, oramai definitiva di questo progetto, si portano a Napoli e si spendono in opere di costruzioni capitali esteri per tre milioni.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Il giorno 14 ebbe luogo la visita definitiva di ricognizione da parte degli Ispettori governativi ingegneri Sapegno e Balzaretti, coll'intervento del signor cav. Sabatti e degli ingegneri Corniani e Giordan della ferrovia Rezzato-Vobarno.

Il risultato della visita fu soddisfacente ed a giorni il tronco Rezzato-Tormini di 20 chilometri verrà adibito al servizio pubblico di passeggieri.

Valico del Gran S. Bernardo. — Leggiamo nella *Stampa* che l'ing. G. Noble Fell in una lettera privata annunzia che il capitale di 40 milioni occorrente per la costruzione della progettata linea del San Bernardo è pressochè sottoscritto da banchieri inglesi. La Società si costituirà a Londra. Il progettante Fell verrà quanto prima in Italia per ottenere dal nostro Governo la regolare concessione. L'ing. Fell, recandosi a Roma, farà una breve sosta a Torino per affiatarsi coi presidenti o direttori degli enti maggiormente interessati all'esecuzione dell'opera.

Tramvia elettrica a Chialamberto. — La tramvia elettrica, di cui si tratta, dovrebbe partire dalla stazione ferroviaria di Lanzo e collo stesso scartamentoo (scartamento ordinario, m. 1.445), in modo da poter trainare i vagoni delle reti ordinarie, proseguire fino a Germagnano in gran parte sulla sede stradale, indi quasi sempre in sede propria continuare fino al ponte di Viù, ponte di Traves-Pessinetto-Mezzenile-Procaria-Ceres (senza passare mai al di là della Stura), e costeggiando sempre la sponda sinistra della Stura, toccare Cantoira e giungere finalmente a Chialamberto con un percorso di circa 20 km.

Lungo la linea non s'incontrano opere d'importanza salvo un piccolo tunnel di 50 metri nel Roc-Berton, fra Germagnano e Pessinetto, e pochi ponti di cui solo tre con una corda di 8 metri.

La stazione generatrice con forza d'acqua sarebbe a Pessinetto, vale a dire alla metà della linea, il che permetterebbe un andamento molto regolare.

La linea si costruirebbe con una certa solidità, ma verrebbe eliminata ogni e qualsiasi spesa per stazioni.

Il servizio merci si farebbe con un binario doppio a Lanzo, a Pessinetto, a Ceres-Procaria, a Cantoira, a Chialamberto; doppio binario munito di una tettoia e di un casotto in legno per il facchino di guardia.

L'impianto e relativo materiale mobile e fisso costerebbe:

Acquisto terreni per la formazione della linea L. 50,000; formazione della strada L. 265,000; tunnel Roc-Berton L. 15,000; acquisto case Losè, Bondino a Pessinetto e tettoia a Cantoira L. 4000; traversine 20,000 L. 35,000; binario L 400,000; tettoie in legno a Lanzo, Pessinetto, Ceres, Chialamberto L. 4000; macchine elettriche per la produzione dell'energia elettrica L. 20,000; linea elettrica aerea L. 100,000; locomotiva elettrica L. 17,000; due vetture automobili L. 40,000; cinque vetture ordinarie passeggieri L. 20,000; cinque vetture merci L. 15,000; impianto idraulico L. 50,000: spese generali impreviste lire 165,000. Totale L. 1,200,000.

Tramvia Monza-Pandino. — Il 14 corrente al « Circolo industriale di Milano » si riunì il Comitato promotore della tramvia Monza-Pandino.

L'ing. Giuseppe Riboni, autore del progetto della linea, diede schiarimenti snlle difficoltà tecniche circa i ponti sull'Adda e sulla Molgora, poi si passò alla nomina del Comitato esecutivo che riuscì composto dei signori: conte Negroni-Prato-Morosini, nob. Emilio Borgazzi, Luigi Bertolazzi, avv. Luigi Bossi, dott. Guido Celesia, avv. Giuseppe De Capitani, ing. Giuseppe Formenti, cav. Luigi Invernizzi, cav. Alessandro Roncati, ing Paolo Zavazzi, avv. Carlo Bertolazzi e ing. Carlo Zucconi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto delle ferrovie.* — Il Consiglio federale tratterà fra breve per mettersi d'accordo colle Imprese ferroviarie per stabilire una massima su cui fissare il capitale d'impianto delle Società delle Strade Ferrate a senso delle concessioni. Qualora un accordo non fosse ottenuto, il Consiglio federale deciderà se

dovrà ricorrere al Tribunale federale, riservato il diritto di ricorso delle Compagnie ferroviarie.

Il rapporto dei periti sul messaggio del Consiglio federale relativo al riscatto delle Strade Ferrate è stato pubblicato. Esso considera l'attuale situazione come favorevole per passare al sistema delle ferrovie dello Stato ed approva il punto di vista politico ed economico su cui si appoggia il messaggio.

Il rapporto approva la proposta del messaggio di comprendere nella nazionalizzazione le cinque linee principali, constata che, secondo i calcoli indicati nel messaggio, lo Stato deve acquistare le due linee Giura-Sempione e Nord-Est 90,028,674 franchi più caro di quanto se il riscatto si facesse sulla base del prodotto netto, e che non può accordare ancora una somma supplettoria di fr. 56,437,196.

Il rapporto approva pure le deduzioni per l'uso della linea previste dal *budget*. Crede che queste deduzioui siano per lo meno esagerate, ove si pensi che con un esercizio medio di 25 anni, nessuna deduzione venne fatta per l'uso delle Reti. Montenendo in tempo utile a tassi moderati i dividendi, le Compagnie avrebbero potuto stabilire sufficienti riserve per compensare le perdite risultanti dai corsi mentre le attuali riserve non lo permettono più.

In modo generale, i calcoli contenuti nel messaggio dovranno subire numerose modificazioni, finchè la Confederazione non sia in possesso delle linee.

Per quanto concerne la costituzione del capitale necessario per il riscatto, il rapporto constata che il credito della Confederazione non è intaccato. Dice doversi tener conto del fatto che una parte almeno della somma prevista per il riscatto che si trova all'estero sotto forma di azioni, rientrerà nella Svizzera e devesi evitare che il debito delle obbligazioni delle Compagnie prenda la via dell'estero.

Il rapporto ammette che la Confederazione assumerà, al momento del riscatto, puramente e semplicemente, i prestiti consolidati delle Compagnie, il cui ammontare verrebbe in deduzione del volume del riscatto. Considera che questo modo di fare non sia buono che in parte. La Confederazione dovrebbe fare in guisa di poter sovvenire almeno all'ammontare dei prestiti che, al momento della ripresa della linea, saranno scaduti, o saranno denunciati a breve scadenza, il che rappresenta una somma di fr. 388,828,250, non compresi i prestiti del Gottardo.

Il rapporto è d'avviso che con della prudenza e della preveggenza i mezzi per riunire la somma necessaria per il riscatto non urteranno a grandi difficoltà.

Conchiudendo, gli esperti si pronunciano favorevoli al progetto.

Questo rapporto è firmato dai signori von Arx, consigliere agli Stati, Dr. E. Escher, R. Moser, Ed. Russenberger e Cramez Frey.

Ferrovie Francesi. — *La linea da Dieppe all'Hâvre.* — Una delegazione di notabilità della Senna Inferiore ha consegnato al Ministro dei Lavori Pubblici una petizione coperta di 3000 firme chiedente l'apertura, per la fine di ottobre prossimo, della Sezione da Dieppe a Saint-Vaast-Bosville della linea da Dieppe all'Hâvre.

Ferrovie Rumene. — *Linea Calimanesti Riul-Bardulut.* — Gli studi per questa linea sono completati. Dai preventivi risulta che essa costerà 24 milioni, e occorreranno almeno tre anni per poterla aprire all'esercizio.

Ferrovie Turche. — Per accelerare il trasporto di truppe alla frontiera il Governo formulò una Convenzione speciale colla Compagnia di Strade Ferrate in Anatolia.

Il prolungamento della ferrovia Mersina Adana, discusso già tempo fa, pare sia entrato in una fase decisiva. Difatti il Ministero del Commercio ha già elaborato il progetto e lo sottopose al Consiglio imperiale.

Ferrovia Panamericana. — Nel Congresso Panamericano che ebbe luogo a Washington nel 1890, si trattò di costruire una rete di ferrovia che riunisse il Nord dell'America con l'estremo Sud. Fu instituita dopo poco tempo una Commissione internazionale composta di ingegneri dei diversi Stati, fra i quali quelli degli Stati Uniti erano i più numerosi.

I rilievi fatti da questi ingegneri nell'America Centrale e Meridionale servirono come base a diversi Stati per la costruzione di ferrovie che formano dei tronchi della rete panametricana.

Gli Stati Uniti sono già in comunicazione mediante diverse linee con il Messico, e questa Repubblica arriverà prossimamente alla frontiera del Guatemala. Questo Stato ha cominciato la costruzione di una linea che dalla frontiera messicana va alla costa dell'Oceano Pacifico, linea il di cui prolungamento e diramazioni serviranno a tutto il centro americano. Attraverso la Colombia, l'Equatore, il Perù e il Chilì la linea giungerà all'Est nella direzione della Repubblica Argentina, dopo aver passato le Cordigliere delle Ande.

La grande linea internazionale sarà lunga 4500 km. dal Messico al Lago Titicaca (Perù). Da questo punto il Chilì non avrà che poche miglia di ferrovia da costruire per riunire la linea alla sua Rete.

Ferrovie Cubane. — Il generale Weyler ha accordata l'autorizzazione sollecitata dalle Compagnie Cubane di aumentare le loro tariffe del 20 0|0 come compenso per le perdite che cagionano loro le operazioni militari e il deprezzamento della moneta fiduciaria.

La Compagnia dell'Ovest non approffitta di questa concessione. Essa non si era associata alle altre Compagnie nella domanda, preferendo, come impresa straniera, reclamare direttamente da Londra a Madrid, l'ammontare dei danni cagionatile dalla guerra. Secondo la *Gaceta de los Ferrocarilles de la Isla de Cuba*, questa Compagnia reclamerebbe 1,750,000 franchi.

Notizie Diverse

Nuova Società per le costruzioni navali. — Si è costituita nella città di Genova una nuova Società per l'industria delle costruzioni navali.

Negli uffici della Banca Rodolfo Hofer e C. venne firmato il contratto per l'esercizio del Cantiere di Pertusola tra una Società di cui fanno parte lo stesso cav. Rodolfo Hofer, l'ing. Giuseppe Manaira e la Ditta Gardini e Kaden.

Il commercio tra l'Italia e le Rumania. — Da un rapporto del marchese Beccaria Incisa, R. Ministro d'Italia a Bucarest, togliamo:

Gli scambi commerciali fra l'Italia e la Rumania nel 1895 ascesero a fr. 6,000,000 per le importazioni dell'Italia, e a 10,000,000 per le esportazioni, mentre nello stesso anno in Rumania l'Austria-Ungheria importò per franchi 86,000,000, la Germania per fr. 81,000,000 e la Francia per fr. 25,500,000.

Importa rilevare la limitata attività di scambi, risultante da questi dati, fra l'Italia e la Rumania, rispetto alle altre nazioni cennate, poichè è possibile un notevole miglioramento, specialmente nelle nostre esportazioni, se si pone mente alle considerazioni che seguono.

La causa del lento sviluppo dei nostri traffici coll'estero devesi, fra le altre, in vuona parte attribuire alla mancanza d'iniziativa dei produttori e commercianti italiani. Essi, per esempio, non sanno giovarsi dei commessi viaggiatori, come i tedeschi, maestri in tale arte.

Questi, infatti, mandano numerosi loro rappresentanti all'estero, allo scopo di mettersi in relazione coi negozianti dei singoli paesi, non solo, ma coll'incarico altresì di studiare il gusto e le abitudini dei consumatori dei vari prodotti.

E i fabbricanti tedeschi, dal canto loro, fanno tesoro di questi studi, conformandosi, per quanto è possibile nelle lavorazioni dei loro prodotti, a tali gusti ed a tali abitudini, per ottenere articoli adatti al consumo del paese a cui sono destinati.

A giudicarne dai risultati ottenuti, è mestieri riconoscere che questo sistema dei tedeschi è ottimo ed è il più pratico. Essi infatti oggidì sono riusciti a far quasi dappertutto una concorrenza temibile ai francesi ed agli inglesi, e perfino a strappar loro parecchi mercati. Nella Rumania stessa, sempre per il modo intelligente con cui sanno servirsi dei commessi viaggiatori, sostengono vantaggiosamente la concorrenza all'Austria, come lo dimostrano i dati suesposti, malgrado che questa sia in miglior condizione di vicinanza.

La Francia, che è ben lungi dall'importare in Rumania quanto l'Austria e la Germania, ma che sta molto innanzi rispetto all'Italia. segue un sistema opposto rispetto a quello tedesco anzidetto; essa, cioè, cerca piuttosto di imporre le proprie mode ed il proprio gusto, e pare che l'Italia, pur troppo con grave danno del suo commercio, segua l'esempio francese.

Ora, se per circostanze di fatto a noi sfavorevoli non si può pretendere che i commercianti italiani competano in Rumania coll'Austria-Ungheria e colla Germania, sembra tuttavia possibile gareggiare almeno colla Francia.

L'Italia del nord fra altro produce tessuti di seta, lana, cotone che per qualità e prezzo possono sostenere la concorrenza dei prodotti simili che la Germania e l'Austria importano esclusivamente in Rumania. Ma per giungere a ciò è necessario che i nostri commercianti e produttori abbandonino le inveterate abitudini di attendere dal Governo anche ciò che può solo conseguirsi dall'iniziativa privata, e pongano invece ogni studio nel produrre secondo le esigenze dei mercati di consumo, servendosi inoltre del"opera proficua, ed ormai riconosciuta indispensabile, degli agenti commerciali.

Le Banche popolari francesi. — Il 4 corr. venne aperto a Lilla il Congresso delle Banche popolari francesi. Il presidente Rostand fece vivi elogi dell'on. Luigi Luzzatti e dell'organizzazione delle Banche popolari italiane.

L'assemblea acclamò presidenti onorari il presidente del Consiglio, Méline, il ministro francese Boucher, il ministro italiano Luzzatti, ed i signori Nyssens e Smet, ed invitò a far parte della presidenza Rostand, Rayneri, Cazeneuve, Bechaud,[Rocquigny, francesi, Tullio Minelli, rappresentante l'Associazione fra le Banche popolari italiane, Morisseaux e Lepreux, stranieri.

Un nuovo ponte sull'East-River in America. — E' stata approvata la costruzione di un nuovo ponte che unirà la Bedford Avenue a Brooklyn, colla Ridge-Street a New York. Il ponte sarà in metallo, e la luce principale avrà una larghezza di m. 487.70; la lunghezza complessiva del ponte sarà di m. 2194.50. Tale costruzione viene composta di due differenti piani; quello inferiore dovrà servire pel transito dei veicoli, che verrà fatto nella parte centrale della carreggiata, le parti laterali invece conterranno due binari destinati pel servizio delle ferrovie elettriche. La parte superiore del ponte è destinata pel transito delle ferrovie della città; questo piano avrà due binari, e conterrà pure due marciapiedi destinati pel passo dei pedoni.

Il ponte verrà sostenuto da quattro cavi metallici, costituiti da fili di acciaio del diametro di 449 millimetri.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 44,000, per provvedere ai lavori di difesa contro le corrosioni della sponda sinistra della Bormida presso Sezzè al km. 14.500 della linea Alessandria-Acqui;

L, 4200, per provvedere allo sgombro della frana del Carentino fra le stazioni di Oviglio e Bergamasco, al km. 8.400 della linea Cantalupo-Cavallermaggiore;

L. 2840, per provvedere alla ricostruzione parziale dei muri di sostegno nella trincea allo imbocco della galleria di Mondovì sulla linea Cuneo-Mondovì;

L. 2000, per provvedere alla ricostruzione di un tratto del muro di sostegno del rilevato ferroviario lungo il Vicolo del Verano al km. 1.550 nella stazione di Roma-Termini;

L. 850, per provvedere al mantenimento in sesto dei binari in corrispondenza dello scoscendimento franoso attraversato dalla stazione di Monchiero-Dogliani della iinea Savona-Bra;

L. 575, per provvedere alla sostituzione di un disco inservibile di vecchio modello con altro nuovo dell'ultimo modello a protezione della stazione di Busalla verso Genova della linea Torino-Genova;

L. 536, per provvedere all'approfondimento del pozzo del rifornitore in stazione di Gallarate ed all'abbassamento del corpo di pompa (linea Rho-Sesto-Calende);

L. 210, per provvedere all'impianto del servizio d'acqua potabile per il fabbricato viaggiatori e per i cessi isolati della stazione di Avezzano sulla linea Sampierdarena (confine francese);

L. 200, per provvedere ai lavori di consolidamenio del fabbricato ad uso magazzino del capo deposito locomotive in stazione di Siena della linea Empoli-Chiusi.

Rete Adriatica. — L. 4,380,000, per provvedere all'impianto di una nuova stazione a Milano tra Loreto e l'Acquabella, ai relativi allacciamenti con servizio viaggiatori sulla Piazza del Risorgimento;

L. 59,000, per provvedere alla sistemazione del tronco deviato del torrente Lamone presso la stazione di Crespino fra i km. 56.100 e 56.290 della linea Faenza-Firenze;

L. 45,000, per provvedere al consolidamento della trincea di S. Sisto tra i km. 211.575 e 212.312 da Roma della linea Foligno-Terontola;

L. 11,000, per provvedere alla sistemazione ed al consolidamento della scarpa sinistra della trincea tra i km. 81.620 e 81.940 della linea Treviso-Belluno;

L. 5000, per provvedere ai lavori di difesa della ferrovia contro i danni delle alluvioni fra i km. 20.540 e 21.160 della linea Belluno-Treviso;

L. 3400, per provvedere alla difesa della ferrovia contro gli scoscendimenti all'imbocco verso Albacina della galleria della Bura al km. 49.582.62 della linea Porto Civitanova-Albacina.

Rete Sicula. — L. 11,750, per provvedere alla costruzione di cisterne con filtro presso le case cantoniere doppie esistenti ai km. 125.752, 129.357 e 134.009 e presso le case cantoniere semplici esistenti ai km. 130.519 e 133.309 nel tronco Caldare-Porto Empedocle della linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 2000, per provvedere alla costruzione di un tratto di muro di difesa a valle dell'argine ferroviario fra i km. 21.412 e 21.437 (di consegna) nel tratto Giardini-Messina della linea Messina-Siracusa;

L. 620, per provvedere alla costruzione di una difesa provvisoria nella parte di sponda sinistra del fiume Torto al km. 60 della linea Palermo-Porto Empedocle.

Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca — (26 aprile, definitiva). — Appalto* per la costruzione del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca della ferrovia Aulla-Lucca.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Asti — (22 aprile, ore 11, 1ª asta). — Appalto della ultimazione dei lavori di costruzione di un nuovo scomparto nel Cimitero urbano. Importo L. 72,500. Cauzione provvisoria L. 2000. Fatali 29 aprile, ore 11.

Deputazione provinciale di Modena — (26 aprile, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco fra il Molino del Grillo e la Serra di Cadignano della strada di serie n. 40 (metri 4480.10). Importo L. 108,065.65. Cauzione provv. L. 2000.

Prefettura di Milano — (27 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto di urgenti lavori di rimonta della difesa frontale della sponda sinistra del fiume Po prospiciente l'abitato di Corte S. Andrea fra i capisaldi 7-11 in Comune di Senna Lodigiano. Importo L. 90,420. Cauzione provv. L. 5000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Piacenza — (29 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per il restauro della difesa a destra di Po al Tenazzo di Monticelli d'Ongina nel tratto di m. 450 fra i colatori Valle-Valletta e San Giorgio. Importo L. 193,000. Cauzione provv. L. 10,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Novara — (5 maggio, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale del tronco della strada nazionale n. 20 del Sempione, compreso fra il piazzale della stazione ferroviaria di Domodossola e l'asse del ponte sul rivo di S. Marco, confine Svizzero (m. 20,473.80), esclusa la traversa di Domodossola (m. 663.50). Importo L. 101,625.42. Cauzione provvisoria L. 2000. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia — (8 maggio, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione dell'argine di conterminazione lagunare, dei marginamenti lagunari, capisaldi idrometri, magazzini idraulici, caselli di vigilanza ed altri manufatti idraulico-portuali per il sessennio 1897-1903. Importo complessivo L. 125,880. Cauzione provv. L. 7000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Catania — (10 maggio, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di una banchina d'ormeggio con relativo muraglione di difesa nell'avamporto di Catania e di una banchina per operazioni commerciali dinanzi al molo vecchio in detto avamporto. Importo L. 1,247,700. Cauzione provv. L. 50,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria e Armamento — Napoli (28 aprile, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di kg. 22,000 di **rame** in pani per fusione. Cauzione L. 3300. Fatali 14 maggio, ore 12.

Genio Militare — Pavia (30 aprile, ore 10, unica e definitiva) — Fornitura di kg. 4000 **zinco** in pani a L. 0.60 — kg. 400 di **mercurio** a L. 7.50 — kg. 200 di **filo bimetallico** a L. 1.80 — kg. 1500 di **stagno** a L. 5.50. Cauzione L. 1200. Consegna a giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società per le Ferrovie del Ticino. — Elenco dei numeri delle 105 obbligazioni estratte e rimborsabili alla pari, a partire dal primo gennaio 1898.

Dal N. 5116	al N. 5120	Dal N. 4606	al N. 4610
» 3896	» 3900	» 0706	» 0710
» 5481	» 5485	» 5141	» 5145
» 3636	» 3640	» 6566	» 6570
» 4531	» 4535	» 7351	» 7355
» 3471	» 3475	» 4326	» 4330
» 2916	» 2920	» 0311	» 0315
» 6476	» 6480	» 2131	» 2135
» 0541	» 0545	» 7266	» 7270
» 1521	» 1525	» 7286	» 7290
» 5536	» 5540		

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

25 aprile. — **Società della Guidovia Camuna.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 11 nella Sede sociale in Lovere.

27 aprile. — **Ferrovia Marmifera privata di Carrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 in Firenze.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 10	Aprile 17
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 505	506
» » Meridionali	» 663.50	664.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 382.50	382.50
» » » (2ª »)	» 362.50	362.50
» » Secondarie Sarde	» 272	269
» » Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie Meridionali	» 543	545
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 296	296
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
» » Gottardo 4 %	» 101.50	101.45
» » Mediterranee 4 0[0	» 508	509
» » Meridionali	» 305	305
» » Meridionali Austriache	» 392.50	392.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 300	300
» » » 2ª emiss. »	287	287
» » Pontebba	» 461	461
» » Sarde, serie *A*	» 293	293
» » » serie *B*	» 295	295
» » » 1879	» 293	293.75
» » Savona	» 320	323
» » Secondarie Sarde	» 433	433
» » Sicule 4 0[0 oro	» 477.50	478
» » Tirreno	» 460	460
» » Vittorio Emanuele	» 316.50	316.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Aprile 1897.* — *28ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1291	— 190
Media	4482	4407	+ 75	1224	1247	— 23
Viaggiatori	1,335,043 58	1,498,858 71	— 163,815 13	90,675 75	86,396 40	+ 4,279 35
Bagagli e cani	82,835 32	80,739 68	+ 2,095 64	2,711 84	2,428 51	+ 283 33
Merci a G.V. e P.V. acc.	337,217 59	306,299 76	+ 30,917 83	13,948 01	11,999 90	+ 1,948 11
Merci a P. V.	1,794,637 88	1,640,324 26	+ 154,313 62	70,577 65	64,794 51	+ 5,783 14
TOTALE	3,549,734 37	3,526,222 41	+ 23,511 96	177,913 25	165,619 32	+ 12,293 93
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 10 Aprile 1897.*						
Viaggiatori	36,940,731 27	37,372,378 99	— 431,647 72	2,373,508 88	2,314,848 04	+ 58,660 84
Bagagli e cani	1,889,964 18	1,827,795 10	+ 62,169 08	76,683 77	66,818 90	+ 9,864 87
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,588,413 87	9,294,700 25	+ 293,713 62	448,546 22	433,387 09	+ 15,159 13
Merci a P. V.	48,224,117 12	47,096,119 54	+ 1,127,997 58	2,043,170 35	1,901,799 15	+ 141,371 20
TOTALE	96,643,226 44	95,590,993 88	+ 1,052,232 56	4,941,909 22	4,716,853 18	+ 225,056 04
Prodotto per chilometro.						
della decade	770 34	800 14	— 29 80	161 59	128 29	+ 33 30
riassuntivo	21,562 52	21,690 72	— 128 20	4,037 51	3,782 56	+ 254 95

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 9ª Decade — dal 21 al 31 Marzo 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	1,176,411.70	63,809.54	357,721.15	1,439,245.68	10,755.98	3,047,944.05	4,247.00
1896	1,090,180.99	65,071.05	355,065.29	1,223,576.77	13,179.29	2,747,073.39	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 86,230.71	— 1,261.51	+ 2,655.86	+ 215,668.91	— 2,423.31	+ 300,870.66	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	8,138,396.31	398,605.89	2,692,235.37	10,924,962.87	102,762.53	22,256,962.97	4,247.00
1896	7,733,480.13	409,119.60	2,496,437.14	9,889,837.61	123,169.39	20,652,043.87	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 404,916.18	— 10,513.71	+ 195,798.23	+ 1,035,125.26	— 20,406.86	+ 1,604,919.10	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	72,996.45	1,636.10	25,551.16	128,995.66	1,194.02	280,373.39	1,359.88
1896	58,150.84	1,459.70	22,882.73	101,085.24	1,516.72	185,095.23	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 14,845.61	+ 176.40	+ 2,668.43	+ 27,910.42	— 322.70	+ 45,278.16	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	541,036.26	10,668.04	175,938.50	961,254.60	12,513.82	1,701,411.22	1,359.88
1896	505,808.36	11,141.56	166,766.32	845,409.68	14,850.20	1,543,976.12	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 35,227.90	— 473.52	+ 9,172.18	+ 115,844.92	— 2,336.38	+ 157,435.10	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
584.69	522.96	+ 61.73	4,273.03	3,958.71	+ 314.32

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni interamente versato

SERVIZIO FINANZA E TITOLI

Esercizio della Rete Adriatica.

LIVma ESTRAZIONE dei **BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° Aprile 1897.

I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Luglio 1897, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semetrali non scadute. — Dal 1° Luglio 1897 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

TITOLI DA CINQUE

N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.
14	66	70	1469	7341	7345	3230	16146	16150	4428	22136	22140	6756	33776	33780	8391	41951	41955	9975	49871	49875	11561	57801	57805
29	141	145	1493	7461	7465	3232	16156	16160	4545	22721	22725	6766	33826	33830	8400	41996	42000	9984	49916	49920	11571	57851	57855
52	256	260	1501	7501	7505	3268	16336	16340	4590	22946	22950	6775	33871	33875	8413	42061	42065	10007	50031	50035	11593	57961	57965
85	421	425	1504	7516	7520	3284	16416	16420	4601	23001	23005	6804	34016	34020	8454	42266	42270	10090	50446	50450	11666	58326	58330
105	521	525	1521	7601	7605	3287	16431	16435	4616	23076	23080	6843	34211	34215	8466	42326	42330	10142	50706	50710	11757	58781	58785
243	1211	1215	1657	8281	8285	3318	16586	16590	4715	23571	23575	6927	34631	34635	8554	42766	42770	10160	50796	50800	11772	58856	58860
273	1361	1365	1679	8391	8395	3323	16611	16615	4764	23816	23820	6969	34841	34845	8565	42821	42825	10167	50831	50835	11802	59006	59010
328	1636	1640	1693	8461	8465	3379	16891	16895	4783	23911	23915	6971	34851	34855	8632	43156	43160	10205	51021	51025	11814	59066	59070
336	1676	1680	1715	8571	8575	3400	16996	17000	4796	23976	23980	6978	34886	34890	8638	43186	43190	10231	51151	51155	11834	59166	59170
431	2151	2155	1748	8736	8740	3405	17021	17025	4854	24266	24270	6982	34906	34910	8648	43236	43240	10270	51346	51350	11843	59211	59215
474	2366	2370	1760	8796	8800	3419	17091	17095	4918	24586	24590	7096	35476	35480	8745	43721	43725	10307	51531	51535	11848	59236	59240
525	2621	2625	1770	8846	8850	3439	17191	17195	5110	25546	25550	7112	35556	35560	8791	43951	43955	10312	51556	51560	12034	60166	60170
541	2701	2705	1860	9296	9300	3443	17211	17215	5136	25676	25680	7117	35581	35585	8805	44021	44025	10342	51706	51710	12062	60306	60310
545	2721	2725	1886	9426	9430	3454	17266	17270	5181	25901	25905	7132	35656	35660	8808	44036	44040	10386	51926	51930	12170	60846	60850
554	2766	2770	1891	9451	9455	3556	17776	17780	5336	26676	26680	7179	35891	35895	8880	44396	44400	10540	52696	52700	12184	60916	60920
578	2886	2890	1966	9826	9830	3570	17846	17850	5382	26906	26910	7191	35951	35955	8935	44671	44675	10586	52926	52930	12209	61041	61045
703	3511	3515	2029	10141	10145	3615	18071	18075	5404	27016	27020	7243	36211	36215	8942	44706	44710	10592	52956	52960	12218	61086	61090
748	3736	3740	2031	10151	10155	3672	18356	18360	5508	27536	27540	7278	36386	36390	8972	44856	44830	10647	53231	53235	12256	61276	61280
777	3881	3885	2042	10206	10210	3700	18496	18500	5537	27681	27685	7305	36521	36525	8982	44906	44910	10673	53361	53365	12259	61291	61295
784	3916	3920	2068	10336	10340	3755	18771	18775	5553	27761	27765	7352	36756	36760	9043	45211	45215	10690	53446	53450	12263	61311	61315
796	3976	3980	2093	10461	10465	3771	18851	18855	5670	28346	28350	7360	36796	36800	9050	45246	45250	10728	53636	53640	12276	61376	61380
805	4021	4025	2111	10551	10555	3781	18901	18905	5703	28511	28515	7468	37336	37340	9054	45266	45270	10740	53696	53700	12314	61566	61570
848	4236	4240	2113	10561	10565	3831	19151	19155	5731	28651	28655	7511	37551	37555	9059	45291	45295	10779	53891	53895	12316	61576	61580
864	4316	4320	2519	12591	12595	3836	19176	19180	5811	29051	29055	7543	37711	37715	9093	45461	45465	10819	54091	54095	12335	61671	61675
928	4636	4640	2523	12611	12615	3849	19241	19245	5871	29351	29355	7550	37746	37750	9131	45651	45655	10838	54186	54190	12353	61761	61765
963	4811	4815	2529	12641	12645	3856	19276	19280	5904	29516	29520	7618	38086	38090	9171	45851	45855	10847	54231	54235	12374	61866	61870
964	4816	4820	2593	12961	12965	3858	19286	19290	6155	30771	30775	7662	38306	38310	9176	45876	45880	10882	54406	54410	12428	62136	62140
965	4821	4825	2619	13091	13095	3898	19486	19490	6224	31116	31120	7668	38336	38340	9180	45896	45900	10884	54416	54420	12459	62291	62295
978	4886	4890	2635	13171	13175	3900	19496	19500	6225	31121	31125	7673	38361	38365	9189	45941	45945	10888	54436	54440	12470	62346	62350
1073	5361	5365	2664	13316	13320	3933	19661	19665	6229	31141	31145	7758	38786	38790	9243	46211	46215	10933	54661	54665	12473	62361	62365
1090	5446	5450	2691	13451	13455	3965	19821	19825	6258	31286	31290	7818	39086	39090	9304	46516	46520	10950	54746	54750	12490	62446	62450
1115	5571	5575	2693	18461	13465	3966	19826	19830	6296	31476	31480	7854	39266	39270	9314	46566	46570	10961	54801	54805	12497	62481	62485
1130	5646	5650	2790	13946	13950	3986	19926	19930	6331	31651	31655	7914	39566	39570	9332	46656	46660	11006	55026	55030	12529	62641	62645
1201	6061	6005	2831	14151	14155	4005	20021	20025	6339	31691	31695	7925	39621	39625	9485	47421	47425	11110	55546	55550	12535	62671	62675
1206	6026	6030	2926	14626	14630	4114	20566	20570	6362	31806	31810	8019	40091	40095	9520	47596	47600	11127	55631	55635	12540	62696	62700
1207	6031	6035	2930	14646	14650	4159	20791	20795	6383	31911	31915	8032	40156	40160	9524	47616	47620	11140	55696	55700	12638	63186	63190
1228	6136	6140	2979	14891	14895	4160	20796	20800	6403	32011	32015	8035	40171	40175	9540	47696	47700	11219	56091	56095	12653	63261	63265
1265	6321	6325	3016	15076	15080	4215	21071	21075	6414	32066	32070	8067	40331	40335	9592	47956	47960	11277	56381	56385	12906	64526	64530
1357	6781	6785	3017	15081	15085	4249	21241	21245	6455	32271	32275	8120	40596	40600	9624	48116	48120	11326	56626	56630	12907	64531	64535
1408	7036	7040	3030	15146	15150	4252	21256	21260	6457	32281	32285	8186	40926	40930	9689	48441	48445	11333	56661	56665	12971	64851	64855
1414	7066	7070	3049	15241	15245	4275	21371	21375	6510	32546	32550	8201	41001	41005	9796	48976	48980	11352	56756	56760	12976	64876	64880
1417	7081	7085	3075	15371	15375	4289	21441	21445	6587	32931	32935	8232	41156	41160	9895	49471	49475	11402	57006	57010	12985	64921	64925
1422	7106	7110	3079	15391	15395	4304	21516	21520	6607	33031	33035	8311	41551	41555	9946	49726	49730	11485	57421	57425			
1430	7146	7150	3089	15441	15445	4344	21716	21720	6612	33056	33060	8376	41876	41880	9953	49761	49765	11516	57576	57580			
1440	7196	7200	3097	15481	15485	4348	21736	21740	6694	33466	33470	8380	41896	41900	9966	49826	49830	11553	57761	57765			

TITOLI UNITARI

N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.
65151	65155	69631	69635	75381	75385	80396	80400	86511	86515	91801	91805	97956	97960	103136	103140	107516	107520	112251	112255	119681	119685	126126	126130
65186	65190	70191	70195	75476	75480	80431	80435	86621	86625	91841	91845	97991	97995	103161	103165	107656	107660	112456	112460	119866	119870	126226	126230
65401	65405	70256	70260	75531	75535	80761	80765	86666	86670	92201	92205	98041	98045	103316	103320	107776	107780	113121	113125	120051	120055	126571	126575
65441	65445	70566	70570	76136	76140	81021	81025	86861	86865	92246	92250	98131	98135	103361	103365	107861	107865	113556	113560	120116	120120	126606	126610
65481	65485	70676	70680	76466	76470	81271	81275	86966	86970	92436	92440	98351	98355	103371	103375	107946	107950	114136	114140	120321	120325	126826	126830
65721	65725	71031	71035	76601	76605	81456	81460	87036	87040	92776	92780	98406	98410	103491	103405	108161	108165	114276	114280	120396	120400	126936	126940
65886	65890	71201	71205	76806	76810	81721	81725	87271	87275	92971	92975	98481	98485	103521	103525	108296	108300	114381	114385	120741	120745	127011	127015
65911	65915	71376	71380	76891	76895	81936	81940	87546	87550	93321	93325	98571	98575	103681	103685	108491	108495	114701	114705	121236	121240	127066	127070
65936	65940	71416	71420	76931	76935	82151	82155	87576	87580	93416	93420	99121	99125	103841	103845	108581	108585	114866	114870	121421	121425	127261	127265
66076	66080	71601	71605	76936	76940	82286	82290	87801	87805	93461	93465	99141	99145	103881	103885	108591	108595	114981	114985	121521	121525	127406	127410
66221	66225	71651	71655	77021	77025	82351	82355	88061	88065	93481	93485	99236	99240	103901	103905	108616	108620	115526	115530	121966	121970	127481	127485
66481	66485	72026	72030	77031	77035	82576	82580	88421	88425	93531	93535	99376	99380	104081	104085	108806	108810	115641	115645	122046	122050	127536	127540
66551	66555	72081	72085	77406	77410	82926	82930	88456	88460	93556	93560	99521	99525	104171	104175	108866	108870	115751	115755	122066	122070	127726	127730
66616	66620	72106	72110	77471	77475	82961	82965	88541	88545	93611	93615	99641	99645	104226	104230	109081	109085	115976	115980	122516	122520	127766	127770
66826	66830	72126	72130	77516	77520	83136	83140	88641	88645	93691	93695	99711	99715	104386	104390	109141	109145	116066	116070	122521	122525	127791	127795
66966	66970	72376	72380	77611	77615	83236	83240	89211	89225	93701	93705	99731	99735	104606	104610	109831	109835	116266	116270	122666	122670	127871	127875
67271	67275	72386	72390	77896	77900	83246	83250	89456	89460	94981	94985	99981	99985	104711	104715	109851	109855	116516	116520	122876	122880	128306	128310
67426	67430	72431	72435	78081	78085	83316	83320	89541	89545	95106	95110	100201	100205	104776	104780	110016	110020	116611	116615	122956	122960	128391	128395
67466	67470	72556	72560	78136	78140	83921	83925	89621	89625	95131	95135	101226	101230	105181	105185	110026	110030	116921	116925	122981	122985	128456	128460
67471	67475	72826	72830	78471	78475	83991	93995	89836	89840	95136	95140	101261	101265	105371	105375	110116	110120	116946	116950	123166	123170	128626	128630
67766	67770	72831	72835	78566	78570	84211	84215	89911	89915	95241	95245	101266	101270	105461	105465	110636	110640	116966	116970	123276	123280	128761	128765
67801	67805	72881	72885	78616	78620	84456	84460	89976	89980	95261	95265	101301	101305	105501	105505	110741	110745	117006	117010	123546	123550	129131	129135
68066	68070	73116	73120	78651	78655	84531	84535	90026	90030	95286	95290	101466	101470	105881	105885	110751	110755	117321	117325	123941	123945	129336	129340
68316	68320	73591	73595	78901	78905	84716	84720	90081	90085	95301	95305	101481	101485	106046	106050	110761	110765	117466	117470	124176	124180	129551	129555
68381	68385	73661	73665	78986	78990	84891	84895	90171	90175	95486	95490	101796	101800	106271	106275	110941	110945	117581	117585	124211	124215	129641	129645
68546	68550	73876	73880	79186	79190	84916	84920	90296	90300	95591	95595	102156	102160	106326	106330	111006	111010	117706	117710	124476	124480	129856	129860
68606	68610	74336	74340	79246	79250	84951	84955	90321	90325	95836	95840	102246	102250	106416	106420	111151	111145	118126	118130	124571	124575	130056	130060
68691	68695	74351	74355	79271	79275	85191	85195	90491	90495	95841	95845	102526	102530	106596	106600	111411	111415	118481	118485	124596	124600	130641	130645
68811	68815	74431	74435	79316	79320	85246	85250	90616	90620	95986	95990	102631	102635	106616	106620	111456	111460	118636	118640	124706	124710	131311	131315
68891	68895	74611	74615	79486	79490	85406	85410	90681	90685	96346	96350	102646	102650	106746	106750	111526	111530	118716	118720	125381	125385	131451	131455
68946	68950	74721	74725	79586	79590	85701	85705	91011	91015	96596	96600	102696	102700	107036	107040	111541	111545	118951	118955	125426	125430		
69271	69275	74786	74790	79651	79655	85761	85765	91206	91210	97056	97060	102776	102780	107051	107055	111726	111730	119106	119110	125541	125545		
69421	69425	75111	75115	79731	79735	85871	85875	91466	91470	97081	97085	102931	102935	107286	107290	111736	111740	119446	119450	125576	125580		
69521	69525	75131	75135	79951	79955	86066	86070	91491	91495	97361	97365	103001	103005	107336	107340	111926	111930	119656	119660	125761	125765		
69546	69550	75206	75210	80281	80285	86346	86350	91781	91785	97556	97560	103081	103085	107486	107490	112146	112150	119666	119670	126106	126110		

Firenze, il 1° Aprile 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. — Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco delle Obbligazioni estratte e non ancora rimborsate.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	8 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATIL dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore

TORINO - *Piazza Carignano* - TORINO

D'Adda L. — **Le Marine da Guerra del Mondo al 1897.** Un vol. in-18° legato, con 77 illustrazioni . . . . L. 4.50

Sartori L. — **L'industria della Carta.** Un vol. in-18° legato, con 106 incisioni e una tavola, 1897 . . . . L. 5.50

Goffi V. — **Manuale del Disegnatore Meccanico e nozioni tecniche generali.** 1 vol. in-18° leg., 2ª ediz. riveduta, corretta e grandemente ampliata, con 363 fig. L. 5 —

Spataro D. — **Manuale di Fognatura Cittadina.** Un vol. in-18° leg., con 220 fig. e una tavola in litografia . . L. 7 —

Mina G. — **Manuale del Modellatore Meccanico, del Falegname e dell'Ebanista.** Un vol. in-18° leg., con 293 fig. e una tavola fuori testo. . . . L. 5.50

Doyen C. — **Manuale di Litografia.** Un vol. in-18° leg., illustrato con 5 tavole e più di 40 fig. fuori testo . . . L. 4 —

Buttari F. — **Manuale del Saggiatore.** 1 vol. in-18° leg , con 28 incisioni L. 2.50

Marchi E. — **Il Maiale.** Razze, metodi di riproduzione, metodi di allevamento, ingrassamento, commercio, salumeria, patologia suina e terapeutica, tecnica operatoria, tossicologia, dizionario suino-tecnico. 1 vol. in-18° leg., 2ª ediz. ampliata e interamente rifatta, con 190 incis. e una carta delle statistiche del bestiame suino . L. 6.50

Licciardelli G. — **Coniglicoltura Pratica.** Un vol. in-18° leg., con 41 incisioni e 9 tavole in sincromia . . . . . L. 2.50

Poggi T. — **I principî Fondamentali della Concimazione e la cosidetta Coltivazione Siderale** (Sistema Solari). 2ª ed. riveduta ed ampliata, 1 vol. in-12°, 1897 L. 1.25

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

P. Il Direttore - Proprietario Pietro

Anno XXX. Sabato, 24 Aprile 1897 Num. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

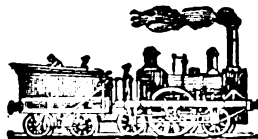
	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LE STAZIONI FERROVIARIE DI GENOVA
al Consiglio Comunale

Il 21 corrente il Consiglio comunale di Genova ha discusso l'importante questione dei provvedimenti che la Commissione per i lavori portuari e ferroviari ha proposto per le due stazioni Orientale ed Occidentale.

Ad un'interpellanza del consigliere Olivari, il Sindaco rispose che quanto venne dai giornali riportato non corrisponde esattamente a ciò che fu dall'accennata Commissione concordato col Ministro Prinetti; e per essere preciso, reputò opportuno dar lettura del protocollo firmato dai rappresentanti del Comune, del Commercio, delle Ferrovie e del Genio civile. Eccolo testualmente:

« Per quanto concerne le stazioni ferroviarie, i sottoscritti, prima di decidere, esaminarono accuratamente le proposte già fatte in passato, i desideri manifestati dal pubblico e gli interessi del servizio ferroviario.

« Due erano i progetti per la sistemazione delle stazioni ferroviarie: l'uno consisteva nell'impianto di una nuova grande stazione a Piazza Brignole; l'altro nell'ingrandimento dell'attuale stazione di Piazza Nobel e contemporanea costruzione di una nuova stazione a Brignole.

« Il primo progetto, che si presenta come il più opportuno, specialmente dal lato estetico e dell'edilizia cittadina, darebbe luogo a serie perturbazioni.

« Difatti se tutti i treni provenienti dalle diverse linee dovessero mettere capo a Piazza Brignole, nascerebbe la necessità di sopprimere la fermata a Piazza Principe dei convogli diretti, con grave danno degli interessi cittadini che attualmente si collegano a questa ultima stazione e delle relazioni dirette fra la ferrovia ed il porto.

« Non volendosi sopprimere la fermata dei treni diretti a Piazza Principe, per evitare il regresso che sarebbe incompatibile col concentramento del servizio a Piazza Brignole, si dovrebbero adottare dei provvedimenti di ripiego per il servizio dei viaggiatori e dei bagagli.

« Tali provvedimenti riuscirebbero all'atto pratico insufficienti, poichè, non potendosi limitare il numero dei viaggiatori che affluiscono ad una stazione, moltissimi sarebbero quelli che preferirebbero la stazione di Piazza Principe a quella di Brignole, anche dopo la sistemazione di questa, sia per la vicinanza della stazione di Piazza Principe al Porto ed a quartieri importantissimi della città, sia per la minor spesa ed il minor percorso per tutte le stazioni delle linee che si diramano da Sampierdarena, circostanza questa che avrà una importanza grandissima quando, completata la rete tramviaria, sarà più facile, più rapido e meno costoso il portarsi dai punti più importanti della città alla stazione di Piazza Principe.

« Dal punto di vista ferroviario poi il concentramento del servizio di transito a Brignole obbligherebbe i viaggiatori della linea di Ventimiglia coi treni diretti al maggiore percorso da Sampierdarena a Brignole ed alle fermate a Sampierdarena, a Piazza Principe ed a Piazza Brignole nell'andata e nel ritorno, per cui praticamente i viaggiatori in transito invece di proseguire fino a Genova si fermerebbero a Sampierdarena, ciò che obbligherebbe a dare ai treni diretti una lunga fermata in quella stazione per il carico e lo scarico dei bagagli.

« Il concentramento del servizio viaggiatori a Piazza Brignole perciò non raggiungerebbe in pratica lo scopo che si vorrebbe ottenere colla costruzione di una grande stazione; la necessità stessa delle cose ci obbligherebbe a riportare il servizio dei treni diretti a Piazza Principe sotto l'attuale tettoia, cogl'inconvenienti del regresso e dell'insufficienza degl'impianti che si farebbe sentire sempre maggiormente; la grande stazione di Brignole non sarebbe sufficientemente utilizzata ed il transito dei viaggiatori, una volta incamminatosi a Sampierdarena, difficilmente potrebbe essere richiamato a Genova.

« Le conseguenze ultime sarebbero quindi un peggioramento del servizio di Genova, ed un danno gravissimo per il servizio ferroviario generale, poichè i viaggiatori diretti oltre Genova, per il solo fatto di transitare per questa città, dovrebbero fare una lunga fermata a Sampierdarena per le esigenze del transito di Ventimiglia, un'altra a Piazza Principe dove si dovrebbe ripristinare il regresso, ed una terza pure lunga a Brignole, richiesta dal carattere stesso che questa stazione assumerebbe di stazione centrale di Genova.

« Sarebbero circa 40 minuti di tempo inutilmente perduto per viaggiatori in transito da Genova, ciò che allun-

gando il viaggio per Roma renderebbe sempre più preferibile la via di Bologna e Firenze ai viaggiatori di Milano e del Gottardo che si recano a Roma e Napoli, con iscapito anche di Genova.

« Per eliminare gli inconvenienti accennati fu stabilito il secondo progetto, il quale contempla una sistemazione della stazione di Piazza Principe, dove si aggiungerebbero agli attuali impianti tutti quelli occorrenti per un completo servizio dei treni diretti senza regresso, sia per quanto riguarda binari e marciapiedi, che per quanto riguarda il fabbricato.

« A Piazza Brignole verrebbe costrutta una nuova e grandiosa stazione, la quale avrebbe una estensione tale da provvedere colla maggiore larghezza a tutti i bisogni del traffico e del pubblico che vi affluiranno, e sarà anzi sufficientemente ampia per soddisfare a tali bisogni per lungo tempo, anche tenuto conto del rapido sviluppo di Genova, e si presterà inoltre ad un ulteriore ingrandimento qualora si costruisse la linea Genova-Piacenza.

« La nuova stazione avrebbe un fabbricato a due piani molto ampio e decoroso, l'architettura del quale sarebbe studiata e curata in modo da soddisfare a tutte le esigenze estetiche della città.

« Con questo progetto si avrebbe dunque il vantaggio di soddisfare in modo completo a tutto il servizio locale e di transito a Genova Piazza Principe senza regresso dei treni diretti, mentre si provvederebbe egualmente a tutte le esigenze di quella parte della città alla quale torna più comodo la stazione di Piazza Brignole.

« Dal punto di vista ferroviario il secondo progetto rappresenterebbe poi un sensibile miglioramento alle condizioni attuali, rendendo più celere il transito dei treni da Genova e maggiore il numero dei viaggiatori diretti o provenienti da Roma che preferiranno questa via a quella di Bologna e Firenze.

« Per tutti questi motivi i sottoscritti non hanno esitato a dare la preferenza al progetto che risulta dai piani allegati, compreso in esso l'allargamento della galleria della traversata per renderla capace dell'esercizio a doppio binario ».

Il Sindaco spiegò opportunamente come la Commissione si proponesse non solo la costruzione di una nuova stazione a Piazza Brignole tale da poter corrispondere alle esigenze e ai bisogni di Genova, ma anche la sistemazione della stazione di Piazza Principe. Per tali lavori si preventivò una spesa di 6 milioni e mezzo.

Ben inteso, i progetti concordati non comprometterebbero altri progetti più grandiosi che potrebbero essere presentati in seguito, con un preventivo di spesa di 15 milioni.

Dopo una breve discussione, a cui parteciparono alcuni Consiglieri, messo ai voti un ordine del giorno Olivari, Rossi e Armanino, risultò approvato all'unanimità. Esso è così concepito:

« Il Consiglio, udite le dichiarazioni del Sindaco;

« Ritenuto essere di capitale interesse che sorga nella regione orientale della città una grande stazione ferroviaria, la quale ampiamente corrisponda, non solo al decoro di Genova, ma a tutti i bisogni presenti e futuri del traffico dei viaggiatori;

« Che la stessa debba in seguito essere posta in diretta comunicazione col Molo Vecchio, in vista specialmente del prossimo collegamento di questa alla calata da farsi, nell'attuale Mandraccio, nonchè della futura costruzione della linea ferroviaria Genova-Piacenza;

« Che i lavori relativi debbano rispondere ad un disegno prestabilito che comprenda i lavori strettamente necessari per togliere il regresso dei treni alla stazione occidentale e il piano completo di quella orientale, ne misuri anticipatamente l'importanza, e che i lavori della stazione orientale debbano essere eseguiti con precedeuza su quelli della stazione Principe, anche ove d'uopo in periodi e tempi diversi, proporzionati al bisogno e allo sviluppo del traffico ed alle somme disponibili;

« Avuto riguardo alla discussione seguita nella seduta del 16 novembra 1896, e tenuto fermo l'ordine del giorno votato nella detta seduta;

« Delibera d'instare presso il Governo affinchè, prima e avanti ogni cosa, sia assicurata la più vasta zona possibile di terreni nella località nella quale dovrà sorgere la futura stazione orientale, onde potere in avvenire dare ad essa lo sviluppo che sarà necessario; che sia data la precedenza all'esecuzione delle opere relative alla nuova stazione orientale su quelle riguardanti le riforme della stazione di Piazza Principe e su tutte le altre che hanno attinenza al progetto definitivo dei lavori ferroviari della Città di Genova, e che nell'eventualità di convenzioni da stipularsi in relazione a quanto sopra fra il Municipio ed il Governo, sia fatta di questa precedenza esplicita condizione ».

Anche la Camera di Commercio della stessa città, nella seduta del 17 corrente, ha approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno in merito ai lavori ferroviari e portuali progettati:

« La Camera di Commercio, intesa la relazione sulle proposte dei lavori da farsi entro il recinto del porto e avamporto, unitamente a quelli sia per l'ampliamento della stazione del Principe che per la costruzione di una stazione Orientale corrispondente ai bisogni moderni e futuri e relativo allacciamento col porto;

« Delibera di approvare i lavori progettati da farsi nel porto ed avamporto, e per quelli concernenti le due stazioni ferroviarie, insta che la somma di L. 6,500,000 destinata a tali lavori, sia divisa in distinte aliquote da applicarsi ai rispettivi lavori delle singole stazioni, e che nell'esecuzione di detti lavori sia data la precedenza a quelli relativi alla stazione Orientale coll'allacciamento della stessa alla calata del Molo Vecchio ».

STATISTICA DELL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO PER L'ANNO 1895

Abbiamo ricevuto in questi giorni il consueto volume di statistica generale dell'esercizio delle Ferrovie del Mediterraneo dal quale stralciamo i dati più interessanti, tralasciando questa volta i prospetti indicanti le linee in esercizio e quegli altri di carattere esclusivamente tecnico.

Materiale rotabile.

Dal prospetto n. 5 della *Statistica Generale* togliamo i seguenti dati sul materiale rotabile in dotazione ed in servizio effettivo nell'anno 1895.

Al 31 dicembre 1894 erano in dotazione complessivameute n. 1314 *locomotive* con tender separato e macchine tender; al 31 dicembre 1895 erano 1326. La media delle locomotive in servizio effettivo fu di n. 1119. Di queste locomotive n. 47 sono munite di freno continuo Smith-Hardy e 289 di freno Westinghouse.

Le *carrozze* in dotazione al 31 dicembre 1894, complessivamente di 1ª, 2ª, 3ª classe, salons, breaks, vetture a letti e postali, erano in numero di 3826. Al 31 dicembre 1895 erano 3766. La media delle carrozze in servizio effettivo durante l'anno 1895 è calcolata a 3,286. Delle carrozze n. 347 hanno il freno continuo Smith-Hardy e 778 il freno Westinghouse.

I *bagagliai* in dotazione al 31 dicembre 1894 erano 942 e non variarono durante il corso dell'anno 1895. La media in servizio effettivo fu di 830. Il freno Westinghouse era applicato a 152 e quello Smith-Hardy a 26.

I *carri per merci e bestiame* in dotazione erano al 31 dicembre 1894 in numero di 21,990 al 31 dicembre 1895 erano 22,131, dei quali 11,737 con freno e 10,253 senza freno. La media dei carri in servizio effettivo fu di 21,121.

Il freno continuo Smith Hardy era applicato a 21 carri e quello Westinghouse a 414.

I *carri per treni materiale e di servizio* in dotazione al 31 dicembre 1894 erano 694; al 31 dicembre 1895 erano 690, dei quali 316 con freno e 378 senza freno. La media in servizio effettivo fu di 668.

Percorrenza del materiale rotabile.

Il prospetto n. 6 concerne la percorrenza del materiale rotabile. Riassumiamo le cifre essenziali.

Le *locomotive* percorsero nel 1893 chilometri 32.041.413 in effettivo servizio e chilometri 7,668,431 a vuoto. Bisogna notare che per le locomotive vennero considerati come percorsi in effettivo servizio quelli in servizio di treni anche per doppia trazione, e percorsi a vuoto quelli di locomotive sciolte, in servizio di riserva o di manovra.

La media giornaliera della percorrenza delle locomotive fu di chilometri 108,849; quella su linee di altre Amministrazioni fu di chilometri 140,121.

Il percorso dei *veicoli* fu complessivamente (carrozze viaggiatori, bagagliai, carri, merci, ecc.), di chilom. 363,355,706 in effettivo servizio e di chilometri 79,067,823 a vuoto. Fra questi sono compresi chilometri 28,185,334 in effettivo servizio e chilometri 8,607,508 a vuoto di percorrenza sulla Rete di materiale appartenente ad altre Amministrazioni. La media giornaliera della percorrenza dei veicoli fu di chilometri 1,212,119. I veicoli della Mediterranea percorsero complessivamente 51.717.431 chilometri su linee appartenenti ad altre Amministrazioni.

Quantità, percorrenza e composizione dei convogli per la Rete.

Il prospetto seguente (n. 8) segna la quantità e percorrenza e la composizione dei convogli per la Rete. Tralasciando di riassumere la composizione media dei convogli nell'anno, per noi poco interessante, riferiamo la quantità e la percorrenza di ogni categoria di essi:

CONVOGLI PASSEGGERI E MISTI:	Numero	Percorrenza nell'anno (chilometri)
diretti	23,755	4,772,855
omnibus ed accelerati	172,790	11,589,650
misti	72,062	3,234,553
bis speciali e facoltativi	2,287	182,594
Totali	270,894	19,779,652

TRENI MERCI:	Numero	Percorrenza nell'anno (chilometri)
ordinari con passeggieri	14,730	1,214,721
ordinari senza passegg.	87,947	6,023,772
speciali e facoltativi	55,522	1,676,617
Totali	158,199	8,915,110
Treni materiali e di servizio	14,684	189,677

In questa statistica non sono comprese le quantità e le percorrenze dei treni effettuati per le costruzioni sociali.

Accidenti e loro conseguenze.

Dalla statistica degli *accidenti e loro conseguenze* che trovasi nel prospetto n. 10, togliamo i dati più interessanti. Nel 1895 vi furono 46 *urti* (1) di cui 4 di treni lungo la linea, 20 di treni nelle stazioni e 22 di locomotive o carri in manovra. Inoltre vi furono 94 *fuorviamenti*, di cui 29 di treni lungo la linea, 27 di treni in stazione, e 38 di locomotive o carri in manovra.

Le cause degli accidenti complessivi, cioè oltre agli urti ed agli sviamenti, i guasti al materiale, gli ingombri alla via, gli incendi, ecc., attribuiti ad *errori nel servizio* sommano a 59 per i treni ed a 39 per le manovre.

In conseguenza degli accidenti morirono 103 persone, fra cui 27 agenti, dei quali 6 per causa diretta del servizio e 21 per propria imprudenza.

(1) Gli sviamenti e gli urti avvenuti durante le manovre sono registrati: 1° quando siano causa di morte o ferimento di persone; 2° quando siano causa di un guasto rilevante al materiale; 3° quando siano causa di un'interruzione dell'esercizio di oltre 30 minuti per i treni viaggiatori, e di oltre un'ora per i treni merci, esclusi i ritardi eventuali preesistenti.

I viaggiatori morti furono 1 per propria imprudenza.

Inoltre nella cifra complessiva di 103 sono compresi 23 estranei e 52 suicida.

I feriti sommano a 374: 260 agenti, di cui 131 per causa diretta del servizio, 47 estranei e 9 per tentato suicidio.

Quantità del personale d'esercizio e spese relative.

La media del personale in servizio nell'anno 1895 fu nell'*Amministrazione Centrale* di n. 1569 di cui 1568 stabile e provvisorio e uno avventizio.

Le spese relative a questo personale comprese oltre gli stipendi e le paghe, i contributi per la Cassa pensioni, massa vestiario, Cassa soccorso ed i premi, indennità, ecc. sommarono a L. 4,255,481.73 complessivamente, ciò che forma un compenso medio annuale per ogni agente di lire 2712.22.

Nella *Manutenzione e sorveglianza della strada* la media del personale fu di 15,119 agenti, di cui 14,320 stabili o provvisori e 799 avventizi.

Le spese inerenti sostenute dall'Amministrazione ascesero a L. 14,033,950.89 con una media di L. 928.23 di compenso medio annuale per ogni agente.

Nel riparto *Materiale e trazione* la media del personale è calcolata a 11,102 cioè 10.964 stabile e provvisorio e 138 avventizio, con una spesa complessiva di 18,174,360.46 lire ed un compenso medio annuale di L. 1,637.03 per ogni agente.

Nel *Movimento e traffico* la media del personale fu di 17.545, di cui 17.004 stabile e provvisorio e 541 avventizio, con una spesa complessiva di 25,386,858.69 ed una media di L. 1,446.95 di compenso annuale per ogni agente.

Complessivamente per tutti i servizi, trovavansi in servizio al principio dell'anno 43.185 agenti. La media in servizio nell'anno, calcolando tutte le oscillazioni prodotte dai nuovi entrati, e di quelli che nel corso dell'anno lasciarono il servizio per diverse cause, è valutata a 45,335 agenti, per i quali l'Amministrazione fu gravata di una spesa di lire 61,850,651.77, ciò che importa un compenso medio annuale per ogni agente di lire 1,364.30.

FERROVIA TORINO-CIRIÈ-LANZO

Pubblichiamo, come avevamo preannunciato, nel numero 14, la *Relazione del Consiglio d'Amministrazione* e quella dei Sindaci della Società della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

Signori,

Lo scorso Esercizio si sviluppò nelle condizioni di previsione e di calcolo che vi avevamo presentato, e che Voi avevate riconosciuto corrispondere a quella realtà, che non era difficile indovinare dacchè nulla havvi nella nostra Amministrazione che non vi sia con la più scrupolosa esattezza rassegnato, e a nulla di arrischiato si abbandona la vostra rappresentanza: il concorso volenteroso e disinteressato di tutti — e degli Azionisti pei primi — perchè il servizio si indirizzi al vantaggio serio e maturato del pubblico, e la resistenza di tutti ad ogni tentazione di speculazione, rendono solida e tranquilla la nostra posizione, e permettono che si ricordi la nostra Società ad esempio di seria e prudente Amministrazione.

L'Esercizio si chiuse con un utile di L. 19,940.54, che il Consiglio vi propone di ripartire nella misura portata dallo Statuto: l'anno scorso vi si domandò il sacrifizio del riparto applicando gli utili di quel bilancio alla spesa di costruzione del nuovo binario, onde render meno gravosa la nuova opera; ma essendo ora escluso il pericolo che le previsioni di spesa siano superate, avendosi anzi la miglior fiducia di non esaurire neanche quanto si era riservato in proposito, è giusto che gli utili siano restituiti alla loro destinazione naturale.

I lavori di questo nuovo binario, rigorosamente avviati l'anno scorso, ebbero in seguito a subire qualche ritardo a causa delle pioggie che turbarono l'andamento di tutti i lavori di questo genere dalla primavera scorsa: ora, ritornato il tempo alla sua normalità, si ripresero i lavori i quali tendono al loro compimento: e intanto si ottenne dal Governo l'approvazione per l'impianto e per l'esercizio, si intesero colla Società delle Ferrovie del Mediterraneo le stipulazioni nella parte cumulativa del servizio di trasporto, e in questi giorni si deve pure firmare la convenzione col Municipio di Torino per la parte che riguarda i nostri rapporti col medesimo.

E in questo modo si può dire sia compiuta anche tutta la parte amministrativa della cosa, restando solo a liquidare una qualche pratica d'espropriazione, che speriamo ancora potere definire senza bisogno di ricorrere ai mezzi che la legge concede per le opere di pubblica utilità.

E così speriamo che nel corrente anno potrà già cominciare il servizio del trasporto dei carboni: per precauzione non abbiamo ancora segnato nessun provento sotto tale causale: speriamo però che il conto consuntivo che vi presenteremo l'anno venturo confermerà le nostre speranze anche a questo proposito.

In tutto il resto la gestione procedette normale e soddisfacente: il personale tutto continuò quella tradizione di diligenza, di zelo e di cortesia, che fu già altre volte da voi riconosciuta e consacrata.

Speriamo quindi vorrete dare la vostra approvazione al bilancio che vi presentiamo, al riparto che vi è proposto sugli utili, e al nostro operato.

Torino, 30 marzo 1897.

Il Consiglio d'Amministrazione.

Relazione dei Sindaci.

Signori Azionisti,

Il cômpito del nostro mandato, che gentilmente avete voluto confermarci anche pel 1896, fu come pel passato facilitato dal regolare andamento della vostra Azienda dovuto alla sagacia del Consiglio d'Amministrazione ed all'attività e zelo del personale che, volontieri, segnaliamo alla vostra benemerenza.

Il bilancio dello scorso esercizio, fatte le più accurate svalutazioni proporzionate al valore di cadun cespite, vi presenta uno sbilancio attivo di L. 19,940.54, per le quali vorrete uniformarvi alle proposte che vi farà a tal uopo il Consiglio d'Amministrazione.

La cifra relativa al binario di raccordo coi Gazogeni rappresenta la somma finora spesa nell'esecuzione di quell'importante lavoro, già tenuto conto dell'utile dell'esercizio 1895 che opportunatamente deliberaste lo scorso anno di lasciare a tale scopo. Vogliamo credere che, per il prossimo bilancio, l'Amministrazione sarà in grado di presentarvi la somma definitiva di quell'opera, mantenendosi nel limite del preventivo, e classificandola in apposita Categoria.

Non ci resta che a proporvi l'approvazione del Bilancio e del Conto consuntivo al 31 dicembre 1896 come viene presentato, essendo il vero e reale specchio della situazione finanziaria della vostra Società.

Torino, 5 marzo 1897.

I Sindaci:

Carlo Gobbi — Enrico di Portula
Graglia Giacomo.

LA TELEGRAFIA SENZA FILI

Da qualche tempo la stampa si occupa di una scoperta meravigliosa fatta a Londra dall'italiano Guglielmo Marconi di una telegrafia senza fili. Finora, naturalmente, non furono ancora propalati i dettagli tecnici di questa invenzione, tuttora, del resto, allo stato embrionale, e per la quale il Marconi ha avuto incoraggiamenti da tutte le parti del mondo. Le notizie, quindi, circa la nuova scoperta sono spesso vaghe ed incerte.

Crediamo interessante perciò riprodurre da una corrispondenza da Londra alla *Perseveranza* dettagli che ci sembrano nuovi finora e la cui fonte ci garantisce della loro esattezza.

La scoperta del Marconi consiste in nuove onde elettriche che passano attraverso a tutti i còrpi. Sono composti gli apparecchi che generano queste speciali onde e che riescono da esse influenzati.

La più semplice delle applicazioni del nuovo ritrovato è quindi tutta una nuova telegrafia, poichè con due apparecchi, uno trasmettitore ed uno ricevitore, senza il sussidio di fili o di speciali conduttori, si è ottenuto di mandare messaggi in tutte le direzioni, attraverso qualunque ostacolo. Le onde elettriche prodotte dal trasmettitore si propagano in tutte le direzioni attraverso a tutti i corpi e, raggiunto l'apparecchio ricevitore, dànno manifestazioni a volontà acustiche o grafiche, riproducenti i suoni od i segni che si vogliono trasmessi. Questa, della telegrafia senza fili, è una, forse la più semplice, delle applicazioni della scoperta del Marconi: altre ed altre se ne avranno e non meno importanti. È impossibile ora del nuovo ritrovato valutare la portata.

Il signor Guglielmo Marconi è giovane di 22 anni. Nativo di Bologna, fece a Livorno i suoi primi studii, che completò in seguito privatamente a Bologna, pare sotto la direzione del prof. Righi di quella Università.

Le speciali onde elettriche da lui scoperte differirebbero da quelle osservate da Herz, per non essere arrestate dall'acqua, dal metallo, nè da corpi qualsiasi. Quello utilizzato dal Marconi è un fenomeno di induzione e però dei più semplici. Una corrente lanciata in un circuito (apparecchio trasmettitore), ha per effetto di promuovere una corrente indotta nell'apparecchio ricevitore, comunque questo sia, distante e separato dal trasmettitore. In qual preciso modo la corrente viene lanciata nel primo apparecchio ed utilizzata nel secondo ancora non si sa: qui sta il segreto della scoperta del Marconi. Ci basti per ora avere accennato al principio che governa gli apparecchi: una sommaria descrizione di questi la daremo in seguito.

I congegni dei quali si parla sono stati costruiti dal Marconi in Italia, e da esso dapprima costà sperimentati al Sasso, presso Bologna, una proprietà della famiglia dell'inventore. Colà si riescì anche a trasmettere i segnali attraverso ad una collina. Ma di queste prime esperienze, nessuno, credo, ha sentito parlare, almeno parlar forte, come il ritrovato si meritava. E il Marconi, modesto quanto mai, nulla fece per attirare sopra di sè una maggiore attenzione.

Più tardi, una diecina di mesi fa, venne colla madre (inglese di nascita) a Londra, dove ha estese ed ottime relazioni; qui venne per faccende private. Nel circolo dei suoi amici mostrò i suoi apparecchi e ripetè i suoi esperimenti. Ben presto del suo ritrovato venne a conoscenza il signor W. H Preece, Direttore generale dei servizi telegrafici di tutto il Regno Unito, una specie di Vice-Ministro dei telegrafi.

Questo signore, persona di molto valore, ben presto capì l'importanza della scoperta del Marconi. Fu largo all'inventore di consigli e di aiuti, e tenne in Londra una conferenza, nella quale, per la prima volta, il signor Marconi mostrò in pubblico i suoi interessanti esperimenti.

È da allora si può dire che l'invenzione della telegrafia senza fili fu conosciuta ben presto, la eco della conferenza di W. H. Preece essendosi ripercossa per tutto il mondo.

Altri esperimenti privati e pubblici seguirono ben presto quelli ora accennati. Esperienze furono fatte il giorno 13 giugno dello scorso anno, in presenza di delegati del Ministero della Guerra, poi altre nel locale del General Post Office (una specie di Ministero delle Poste e dei Telegrafi), presenziate queste da tutti i Capi di servizio e dagli ufficiali tecnici di quel Dicastero.

Seguirono prove molto interessanti fatte a Salisbury alla presenza di alcuni ufficiali del Genio Militare, di un capi-

tano di vascello della Marina Inglese e di persone tecniche del General Post Office.

In questi esperimenti, eseguiti in aperta campagna, con tempo piovoso e nebbia, si riuscì a trasmettere segnali alla distanza di circa 3000 metri in tutte le direzioni, coll'impiego degli apparecchi primitivi, quelli costruiti in Italia; i rapporti ufficiali sopra queste prove sono molto lusinghieri per l'inventore. In seguito si trasmise, sempre a Salisbury, e modificando leggermente gli apparecchi, anche attraverso una collina.

Alla costruzione degli apparecchi ed alla esecuzione delle esperienze accennate, il Governo inglese concorse nel limite di un paio di migliaia di lire circa, somma non versata in denaro ma abbuonata sotto forma di lavoro per preparare gli istrumenti e di personale e di mezzi per rendere possibili gli esperimenti. Dopo Salisbury, la Direzione del servizio per i fari del Regno Unito mise a disposizione una somma di circa L. 5000 per la costruzione di apparecchi atti a trasmissioni a 6000 metri di distanza. I nuovi apparecchi sono ora in costruzione e l'inventore spera di provarli tra un mese al più tra un isolotto nel canale di Bristol e la Terraferma.

Se questo esperimento riesce a dovere, la scoperta può ritenersi già utilizzabile praticamente, e ben presto vedremo stabilite stazioni per trasmettere ordinari dispacci col nuovo sistema. Le esperienze ora dette saranno pubbliche: l'inventore le farà precedere da altre private a Salisbury intese a provare i nuovi apparecchi che per quelle si stanno preparando.

Intanto che si aspetta che tutto sia pronto per Salisbury, il signor Marconi non resta inoperoso: studia modificazioni e miglioramenti per aumentare la portata pei suoi congegni, per semplificarli e per ridurli alle più piccole dimensioni possibili. La casa dell'inventore posta in Talboat Road, 67. Westbourne Parc, ove normalmente trovansi i suoi apparecchi, è continuamente visitata da persone di ogni grado e coltura, per lo più scienziati e gente di affari, in presenza delle quali sono ripetuti gli esperimenti più semplici. Lordi della Camera dei Signori, Deputati della Camera dei Comuni, Rappresentanti di grandi Società, Capitalisti, ecc., pare si siano dato convegno al piccolo appartamento di Talboat Road.

Gli usuali esperimenti consistono nel far ripetere da un tasto Morse o da un campanello collocati sul ricevitore, i segnali determinati coll'apparecchio trasmettitore. Quest'ultimo è situato in uno stanzino, una specie di ripostiglio, mentre che il ricevitore è collocato successivamente in tutte le camere dell'appartamento, sui pianerottoli delle scale in corrispondenza dei diversi piani, nel cortile, ecc.: si ha sempre cura di chiudere tutte le finestre, gli usci, le porte, ecc. Manovrato il tasto del trasmettitore, subito il ricevitore risponde, comunque sia posto o girato rispetto al trasmettitore, anche, naturalmente, mentre viene trasportato da un punto all'altro. Come si può bene immaginare, siffatti esperimenti riescono estremamente interessanti. Gli apparecchi come sono ora, occupano non oltre 15×15×30 centimetri ciascuno. Sono due distinti, non invertibili, uno per trasmettere, l'altro per ricevere.

Il primo consta essenzialmente di un piccolo accumulatore, di un rocchetto Ruhmkorff, di un interruttore a tasto e di due sferette di ottone, tra le quali ad ogni chiusura di circuito, ottenuta manovrando il tasto, scocca una scintilla capace di produrre quelle tali onde delle quali abbiamo parlato in principio di questo scritto.

Il ricevitore è alla sua volta formato da un circuito elettrico nel quale è inserita una pila; normalmente il circuito è aperto: si chiude però temporaneamente per l'azione di una debolissima corrente che si manifesta per induzione in un circuito a parte, tutte le volte che il circuito del trasmettitore risulta chiuso. L'induzione sarebbe esercitata per il tramite delle speciali onde accennate.

Maggiori informazioni non è naturalmente possibile ottenere ora dall'inventore circa la particolareggiata costituzione dei suoi apparecchi. Il signor Marconi non posa a scienziato e non nasconde a nessuno che una completa teoria del suo ritrovato non gli è ancora riuscito di poter tracciare.

Dei suoi congegni ora sta prendendo i brevetti per tutto il mondo: per questo scopo ha già speso una bella sommetta, una ventina di migliaia di lire all'incirca.

Una Società americana avrebbe già offerto un milioncino per venire in possesso dei brevetti e per assicurarsi tutti i perfezionamenti che l'inventore saprà apportare ai suoi congegni per la telegrafia senza fili.

Il signor Marconi sarebbe molto desideroso di poter intraprendere in Italia quelle applicazioni del suo ritrovato che riguardano la trasmissione di dispacci tra semafori separati dal mare e da bastimento a bastimento. È da sperare trovi costà valido appoggio sicchè riesca possibile di far divenire il nostro Paese centro di un gruppo di invenzioni dalle quali c'è da ripromettersi vantaggi immensi.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

I fusi orari in Europa.

L'ultimo fascicolo del *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer*, contiene un articolo dell'ingegnere Giuseppe Rocca su questo argomento. Ivi sono esposte tutte le applicazioni ricevute dal sistema dei fusi orari in Europa dal 1891 al giorno d'oggi, i tentativi che si fanno al presente per ottenere l'adesione della Francia ed i temperamenti escogitati per non sollevare le sue suscettibilità e finalmente le previsioni sull'estensione futura del sistema.

Da questo articolo rileviamo che il sistema dei fusi orari è adottato da quindici Stati e su 150.000 chilometri di ferrovie, risultato ben soddisfacente quando si pensi che da poco più di sette anni la questione venne sollevata in Europa. Fuori di questa il sistema è in uso negli Stati Uniti d'America, nel Canadà e nel Giappone. In complesso si hanno 470.000 chilometri di ferrovie regolate sui fusi orari.

Si può dunque sperare che fra pochi anni si sia conseguita l'unificazione universale dell'ora su tutte le ferrovie e negli altri usi pubblici e privati col mezzo del sistema logico e pratico dei fusi orari.

><

Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali.

L'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti è convocata per il 20 maggio p. v. a Firenze, col seguente ordine del giorno:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione e relazione dei Sindaci;

Bilancio consuntivo dell'anno 1896, preventivo del 1897, e deliberazioni relative;

Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;

Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

(Vedi *Avvisi Società Ferroviarie*).

><

I trasporti delle granaglie da Genova al Gottardo.

La Ferrovia del Gottardo, che da qualche tempo aveva sospeso l'accettazione delle spedizioni di granaglie dirette ai depositi di Brunnen, ha autorizzato ora di nuovo le Ferrovie italiane del Mediterraneo a ricevere, senza limitazione, simili spedizioni provenienti da Genova e dirette a quella stazione.

><

Lavori nel Porto di Genova.
(Sospensione d'asta).

L'asta dei lavori occorrenti per la costruzione di due tettoie metalliche con chiusure scorrevoli e relative opere murarie sulla calata degli Zingari nel Porto di Genova, che fu indetta pel 24 aprile, come abbiamo annunciato nel nostro numero 13 del 27 marzo, con avviso del Ministero dei Lavori Pubblici in data 17 corrente è stata sospesa.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Elaborati di gare).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa gli elaborati di gara per la provvista di n. 500 carri, e cioè:

N. 100 carri chiusi a due assi per il trasporto di derrate alimentari, a due assi, della portata di 12 tonn., muniti della sola condotta per freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse e del freno moderabile Henry, senza freno a mano, e provviste della condotta pel riscaldamento a vapore, ripartibili in due lotti di 50 carri caduno;

N. 400 carri scoperti a due assi, per il trasporto di merci, di cui 160 carri della portata di 16 tonnellate, con freno a mano, ripartibili in tre lotti, il primo di 60 carri e gli altri due di 50 carri caduno, e n. 240 carri della portata di 17 tonnellate, senza freno ripartibili in quattro lotti di 60 carri caduno.

La predetta Direzione generale ha anche sottoposto alla superiore approvazione gli elaborati di gara della grossa ferramenta seguente occorrente per i suddetti carri, e cioè:

N. 200 paia di ruote montate su assi da 12 tonn., classe 28, del peso totale approssimativo di chilogrammi 229,000 costituenti un solo lotto;

N. 800 paia di ruote montate su assi di 16 tonn., classe 30, del peso totale approssimativo di chilogrammi 900,000, ripartite in tre lotti, di cui due da 260 paia di ruote ciascuno, ed uno da 200 paia;

N. 2000 molle di sospensione a balestra, del peso totale approssimativo di chilogr. 161,200 ripartibili nei seguenti lotti, cioè:

1° lotto	di 400	molle tipo	*a*	del peso di kg.	41,200
2° »	di 500	»	*a bis*	» »	37,500
3° »	di 500	»	*a-bis*	» »	37,500
4° »	di 600	»	*a—bis*	» »	45,000

N. 2500 molle a spirale, tipo *b*, di trazione e repulsione per carrozze e carri, del peso complessivo di chilogr. 45,000 ripartibili in due lotti di 1250 molle caduno. La spesa totale prevista, tutto compreso per le suindicate forniture, ammonta a L. 2,523,290.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 2,370 occorrente per la costruzione di m. 1.960 di stecconato a quattro filagne, per recingere il terreno espropriato alle sorelle Clementi, alle frane delle Ripi e di Casalta fra i chilometri 252 e 254 della linea *Montepescali-Asciano;*

2. La proposta di impianto di una vaschetta con serbatoio d'acqua nel dormitorio del personale viaggiante della Rete Mediterranea, nella *stazione di Pisa Centrale.* Spesa L. 280;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Cerruti Emilio, riguardante i lavori di assicurazione dei lungaroni, e di miglioramento degli attacchi dei ponti in ferro sulla linea *Ivrea-Aosta;*

4. Il preventivo della spesa di L. 5,200 per i lavori di consolidamento del rilevato in frana fra i chilometri 89.008 e 89.041, fra le stazioni di Persano e di Conturni nella linea da *Eboli a Metaponto*;

5. Il progetto per la costruzione di una scogliera a presidio della spalla Saluzzo del ponte sul torrente Varaita alla progressiva 6.737.76 della linea *Savigliano-Saluzzo* e dei due argini ortogonali a monte.

><

Ferrovie dell'Adriatico.
(Servizio fra la stazione di Venezia ed il porto di Ancona).

L'Adriatica, in seguito alla riattivazione da parte delle Ferrovie Ungheresi, a partire dal 1° maggio p. v. del servizio viaggiatori con treni diretti fra Budapest e Fiume, in coincidenza coi battelli per Venezia e per Ancona è disposta da parte sua a riattivare il corrispondente servizio fra la stazione ed il porto di Ancona.

(Progetti di lavori presentati all'approvazione governativa).

Sono in esame presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate le seguenti proposte di lavori presentate dall'Adriatica:

a) Proposta pell'impianto di un quarto binario nella stazione di San Severo, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto.* Spesa preventivata L. 12,720;

b) Proposta di due sbarre manovrabili a distanza al passaggio a livello campestre al chilom. 24.820.65 della ferrovia da *Pistoia a Pisa;*

c) Proposta per rialzare la diga al chilom. 44.473 del bivio Reno e per riempire con massi il vano prodottosi dietro al muro di accompagnamento del ponte detto delle Casette sul fiume Reno al chilom. 44.538 della ferrovia da *Bologna a Pistoia.* Spesa prevista L. 5000;

d) Proposta per deviare e rivestire in muratura il fosso di guardia a sinistra della trincea al chilom. 7.048 della linea *Bra-Carmagnola.* Spesa L. 700;

e) Proposta per la costruzione di muri para-ghiaia sulle spalle del ponte in ferro di luce m. 9.50 sul Brentellone al chilom. 25.280.30 della linea *Treviso-Belluno.* Spesa L. 220;

f) Proposta per difendere la ferrovia contro i danni delle alluvioni, fra i chilom. 20.540 e 21.160 della linea *Treviso-Belluno.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5000;

g) Proposta per difendere la ferrovia contro gli scoscendimenti all'imbocco verso Albacina della galleria Bura, al chilom. 49.582.62 della linea *Portocivitanova-Albacina* con annesso preventivo di spesa di L. 3400;

h) Proposta dei lavori occorrenti per consolidare la trincea di San Sisto fra i chilom. 211.575 e 212.512 da Roma della linea *Foligno-Terontola.* Spesa occorrente L. 45,000;

i) Proposta dei lavori necessari per sostenere la tubolatura della condotta d'acqua del Principe Massimo nel tratto che sovrasta il muro ad archi al chilometro 64.800 della ferrovia da *Roma a Solmona.* Spesa occorrente L. 900;

l) Proposta dei lavori per sistemare e consolidare la scarpa sinistra della trincea fra i chilom. 81.620 e 81.940 della linea *Treviso-Belluno.* Spesa occorrente lire 11,000.

(*Progetti di lavori approvati dall'Ispettorato ferroviario*).

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate sono state approvate le seguenti proposte di lavori presentate dall'Adriatica:

1. Proposta per consolidare, mediante armatura in legname, la scarpa a monte della trincea al km. 22.300 della linea *Monza-Calolzio*. Spesa occorrente L. 1,600;

2. Proposta per la sostituzione di apparecchi di controllo a correnti invertite alle suonerie elettriche attualmente applicate ai dischi verso Iseo, Rezzato, Cremona ed Ospedaletto Bresciano, nella stazione di Brescia, della linea *Milano-Venezia*. Spesa totale occorrente L. 2,280;

3. Proposta per difendere la ferrovia *Orte-Foligno-Falconara*, dalle corrosioni del fiume Topino, in corrispondenza del km. 176.460 da Roma. Spesa preventivata L. 2,500;

4. Proposta riguardante il completamento della massicciata lungo il tronco da Fabriano a Pergola, nella ferrovia da *Fabriano a Sant'Arcangelo*, con annesso preventivo di spesa di L. 16,000;

5. La proposta per la costruzione di due muretti a secco al piede dei quarti di cono a ridosso della spalla verso Ancona del viadotto sul rio Bono, nella linea da *Orte a Falconara;*

6. La proposta concernente il completamento ed il risanamento della massicciata del tronco da Firenze a Pistoia, della linea *Firenze-Pistoia-Pisa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta in complesso a L. 61,500.

><

Ferrovie della Sicilia.
(*Elaborati di gare*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa gli elaborati d'appalto per la fornitura del seguente materiale metallico d'armamento, che sarà aggiudicato in due lotti, distinti nel modo seguente:

I Lotto. N. 3810 rotaie di acciaio da m. 9 di primo tipo delle Ferrovie complementari, e n. 300 rotaie normali di acciaio da m. 8.94 dello stesso primo tipo delle Ferrovie complementari;

II Lotto. N. 9356 ganasce speciali a corniera (nuovo tipo); n. 19,090 chiavarde da m. 0.25; n. 50,120 piastre a due buchi; n. 99,532 arpioni ordinari; n. 19,650 arpioni di arresto e n. 1500 chiavarde da m. 0.20 tipo Calabro-Siculo.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

Percorrenza delle locomotive, delle carrozze, dei carri a bagaglio e dei carri merci durante il 4° trimestre 1896:

Locomotive	km.	926,432
Carrozze	»	2,874,628
Carri a bagaglio . , . . .	»	807,620
Carri in servizio cumulativo . .	»	4,752
Carri da merci.	»	4,316,019

><

Per l'ingrandimento
della stazione di Barcellona-Pozzo di Gotto.

Ci informano da Messina che quella Camera di Commercio ha deliberato a voti unanimi di interessare il Ministero dei Lavori Pubblici a provvedere all'ingrandimento dei magazzini merci nella stazione ferroviaria di Barcellona-Pozzo di Gotto ed alla collocazione di almeno altri 100 metri di binario morto presso la stessa, e ciò per metterla in condizione da poter corrispondere allo sviluppo dell'importante traffico che vi si manifesta.

><

Biglietti circolari ad itinerario combinabile.

Sappiamo che la Camera di Commercio di Milano ha espresso il proprio compiacimento al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate per la istituzione dei biglietti circolari ad itinerario combinabile, da essa vivamente raccomandati; ed ha colta l'occasione per riconfermare le sue precedenti istanze per quanto riguarda i biglietti di abbonamento senza destinazione precisata, e la questione della validità dei biglietti di andata e ritorno in proporzione alla loro percorrenza chilometrica.

><

Facilitazioni ferroviarie
per l'Esposizione internazionale artistica di Berlino.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno disposto di applicare, in occasione della Esposizione internazionale di Berlino, le consuete facilitazioni di trasporto, e cioè il ritorno gratuito delle opere invendute o non accettate dalla Commissione per la Mostra in questione.

><

Gite domenicali tra Venezia e Trieste.

Sappiamo che l'Adriatica, nell'intento di facilitare gli intenti di una nota Agenzia di Venezia, la quale vorrebbe promuovere ed organizzare delle gite domenicali a Trieste, via Venezia-Mare, durante la imminente buona stagione, avrebbe stabilito, salva la superiore approvazione, di concedere sulle proprie percorrenze i seguenti ribassi: *a*) ribasso normale dei biglietti di andata e ritorno per le percorrenze fino a 60 km.; *b*) ribasso del 35 0[0 per i percorsi da oltre 60 e fino a 100 km.; *c*) ribasso del 45 0[0 per le percorrenze oltre i 100 km. Pei viaggi di mare si accorderebbe la riduzione del 20 0[0 pei viaggi con percorrenza ferroviaria fino a 200 km. e del 25 0[0 pei viaggi con percorrenza ferroviaria maggiore.

><

Biglietti festivi di andata e ritorno
da Milano per le stazioni della linea Milano-Colico.

L'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea, ha stabilito di rendere permanente la distribuzione dei biglietti di andata e ritorno speciali festivi da Milano per le stazioni della linea da Milano a Colico, nella fiducia che una tale facilitazione possa dare buoni risultati in quasi tutto l'anno; accordando ai biglietti stessi la solita validità dal sabato a tutto il prossimo lunedì.

><

Il ritorno gratuito degli oggetti invenduti
all'Esposizione di Monaco.

Anche per l'anno in corso le Ferrovie italiane accorderanno, come di consueto, il ritorno gratuito a tutto il corrente anno, degli oggetti che resteranno invenduti all'Esposizione di Belle Arti a Monaco.

><

Biglietti di andata e ritorno da Lecce
per Roma e Napoli.

C'informano da Lecce che quella Camera di Commercio ha rimessa all'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una propria deliberazione intesa ad ottenere che le Società ferroviarie accordino alla stazione di Lecce il rilascio di biglietti d'andata e ritorno per Napoli e Roma, conformi a quelli che rilascia la stazione di Taranto.

><

Tramvia elettrica Salerno-Cava dei Tirreni.

Ci informano da Salerno che l'Amministrazione provinciale di Salerno ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici la sollecita approvazione del progetto presentato dall'ingegnere sig. Giuseppe Taiani, per l'impianto di una tramvia elettrica fra quel Capoluogo ed il vicino Comune di Cava dei Tirreni.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Lori per la costruzione del tronco Fabriano-Pergola della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, e sopra una proposta di transazione delle vertenze sorte in dipendenza dell'esecuzione dei lavori del tronco medesimo.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere su di un atto di transazione concordato dall'Amministrazione ferroviaria coll'Impresa Vascellari Giovanni, assuntrice della costruzione di quattro case cantoniere nel tronco da Legnago a Montagnana, della ferrovia Legnago-Monselice, in ordine alla domanda dell'Impresa stessa, per maggiori compensi extracontrattuali, e per l'esonero dal pagamento della multa contrattuale incorsa per ritardo frapposto nella ultimazione degli assunti lavori.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa essere approvato un progetto compilato dalla Direzione Generale per le Ferrovie Meridionali, quale concessionaria della costruzione della ferrovia da Solmona ad Isernia, per l'impianto di una conduttura di acqua dalle sorgenti di Capo Vaudra al rifornitore della stazione di Carovilli-Agnone sulla linea medesima.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Denza Paolo, per l'impianto di una presa d'acqua sulla sponda sinistra del Volturno e di una condotta dalla stessa presa al rifornitore della stazione ferroviaria di Capua; e sulla domanda dell'Impresa stessa per maggiori compensi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, una domanda della Ditta Lizars e Bruno di Cuneo, intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno della concessione già accordatale e che scade col 16 maggio p. v. relativa ai suoi trasporti di farina da Cuneo a Torino-Porta Nuova.

—

Con due recenti decreti dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio è stato approvato:

1. Una nuova tariffa per il trasporto delle derrate alimentari a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, nonchè delle merci a piccola velocità fra l'Italia ed i Paesi Bassi (via Gottardo), giusta il progetto all'uopo presentato dalla Mediterranea a nome e per conto anche dell'Adriatica e della Sicula;

2. Il XIV Supplemento alle tariffe internazionali italo-svizzere per il trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità, in servizio diretto (linea del Gottardo) giusta il progetto presentato dalla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo a nome e per conto anche delle Ferrovie Meridionali e della Sicilia.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha approvato per la parte che lo riguarda:

1. La proposta di concessione a favore della Ditta Antonio Butti di Milano, per i suoi trasporti di calce, cemento e pietrisco;

2. La concessione di prezzi speciali a favore della Ditta Giacomo Benini di Bergamo, per i suoi trasporti di filati e di tessuti;

3. Che la stazione di Roma-Porta Maggiore venga ammessa ad effettuare e ricevere spedizioni a piccola velocità a vagone completo in provenienza o destinazione di stazioni esclusive della Rete Mediterranea, comprese le spedizioni da o per stazioni esclusivamente adriatiche, tassate per un percorso misto adriatico-mediterraneo;

4. La concessione di facilitazioni a favore della Ditta Palmentieri pel trasporto di legname greggio da Corigliano a Castellamare.

—

La Mediterranea e la Sicula hanno, di comune accordo, deciso di attuare per i trasporti di olio d'oliva da Gioia Tauro a Messina, e dei fusti vuoti nuovi in servizio inverso, una tariffa locale N. 702, a piccola velocità, valevole, in via di esperimento, per un anno. A tale uopo hanno presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il relativo progetto.

—

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la seguente proposta di proroga di tariffa eccezionale:

« La tariffa eccezionale N. 1003, piccola velocità, pei trasporti di vino comune guasto ed uva pigiata proveniente da viti peronosporate, destinato alla distillazione, la quale scadrebbe col 31 maggio 1897, viene prorogata per altri due anni, e cioè fino a tutto maggio 1897 ».

—

In seguito ad istanza presentata dalla Società delle Fabbriche unite di biacche e colori, la quale effettua da Cogoleto trasporti di acido acetico, acetati e pirolignití, la Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, consenziente l'Amministrazione governativa, ha esteso la tariffa locale n. 230 P. V. alla stazione di Cogoleto.

—

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di concessione di prezzo speciale a favore del Cotonificio Veneziano, per il trasporto di carbone da Venezia a Pordenone, con vincolo nel Cotonificio stesso, di un traffico minimo annuale di 1300 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Il servizio delle merci in arrivo alla stazione di Torino-Succursale. — La Direzione delle Strade Ferrate Mediterranee avvisa:

Stante la straordinaria affluenza di merci a piccola velocità ordinaria attualmente in arrivo alla stazione di Torino-Succursale, l'Amministrazione valendosi della facoltà concessale dall'art. 117 delle tariffe e condizioni pei trasporti, e nell'intento di agevolare le condizioni del servizio riduce di un terzo, per le merci a piccola velocità ordinaria, il termine utile pel ritiro, ed aumenta pure di un terzo, i diritti di deposito o di sosta nella nominata stazione di Torino-Succursale a cominciare dal giorno di giovedì 22 andante mese.

L'Amministrazione avverte inoltre che, in forza dello stesso art. 117 delle tariffe, farà anche scaricare le merci in arrivo alla stazione di Torino-Succursale, la cui manipolazione fosse riservata alle parti, quando queste non vi provvedessero nel termine utile, ridotto come sopra, ed applicherà la relativa tassa di L. 0,51 per tonn., pure a principiare dal 22 andante aprile.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 marzo 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 325,004, con un aumento di L. 25,017 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 marzo 1897 ammontano a L. 7,959,705, con un aumento di L. 180,446 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 aprile 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,006,779.38, con un aumento di lire 167,355.07 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 aprile 1897 si ragguaglia a L. 26,965,153.57 e presenta un aumento di lire 1,929,709.27 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia elettrica Castellanza-Mornate-Cairate. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole sul progetto di massima e sulla domanda di concessione di una ferrovia elettrica Castellanza-Mornate-Cairate.

Tramvia Verona-Albaredo. — *Il fallimento della Società.* — Or sono cinque anni si rendevano concessionarî di questa linea verso una sovvenzione chilometr. di L. 8000 i signori Bastogi e Belloli, impegnandosi a costruirla *a scartamento normale* entro un anno.

Ma quando già i Comuni avevano predisposto a loro spese il piano stradale, la Ditta concessionaria fallì e nel fallimento si è a lungo discusso a chi dovesse beneficiare la cauzione di L. 20,000 perduta dalla Ditta suaccennata.

Si presentò allora, circa due anni fa, l'ex-direttore del tram Verona-Cologna, cav. Gorlero, a chiedere in nome suo e di certo Borghesani alla Provincia e ai Comuni la nuova concessione con la stessa sovvenzione chilometrica di L. 8000, ma offrendo di costruire la linea di una trentina di chilom. *a scartamento ridottissimo di soli 75 centimetri*, e gli enti interessati vi si addattarono pure per avere la linea.

Questa fu anche a stento costrutta e giorni sono collaudata: quando il tribunale, *d'ufficio*, dichiarò il fallimento della Società e dei singoli soci.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di marzo 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di marzo 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 marzo	1896
Passeggieri trasportati	Num.	155,000	141,411
» introito	L.	740,000	718,481.82
Bagagli e cadaveri	Tonn.	485	446
» introito	L.	48,600	44,567
Bestiame trasportato	Capi	7,600	7,594
» introito	L.	26,400	38,854.36
Merce trasportata	Tonn.	80,900	69,765
» introito	L.	800,000	782,345.19
Introito complessivo	L.	1,615,000	1,584,251.37
» chilometrico	»	6,071.43	5,955 83
Proventi diversi	»	55,000	54,429.08
Introito generale	»	1,670,000	1,639,680.45
Spesa complessiva	»	765,000	744,699.59
» chilometrica	»	2,875.94	2,799.62
Introito netto	»	905,000	894,980.86

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

— Col 1° maggio p. v., l'ufficio di manutenzione del II° Circondario della ferrovia del Gottardo sarà traslocato da Bellinzona a Faido. Esso è composto dei signori ing. Dornfeld, dell'aggiunto sig. Brandenberger e del segretario sig. Furrer Edoardo, quest'ultimo già candidato liberale alle elezioni del Gran Consiglio per il Circondario VII° (Bellinzona).

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Nord-Est.* — A quanto si assicura la Ferrovia Nord-Est è decisa a ricorrere al Consiglio federale contro le misure del Dipartimento delle strade ferrate svizzere circa l'assegno di fr. 1,935,000 al fondo di rinnovazione per il 1894 ed eventualmente, in base all'art. 3 della legge sulla contabilità delle strade ferrate, al Tribunale federale.

Ferrovie Francesi. — Il *Metropolitano di Parigi.* — La Sotto-Commissione incaricata dell'esame dei progetti ha classificato in prima linea quello della Compagnia di trazione (Società del Creusot, Banca internazionale, Empain, Béuard e Jaristowsky) ed in seconda linea quello del signor Lalance di Mulhouse.

La proposta della Compagnia di trazione comporta la creazione di due classi di viaggiatori, al prezzo di 25 centesimi per la prima e di 15 centesimi per la seconda, coll'abbandono alla città di Parigi di 10 centesimi per viaggiatori di 1ª classe e 5 centesimi per viaggiatori di 2ª classe.

Ferrovie Russe. — Secondo il *Giornale di Pietroburgo*, in virtù di un *ukase* in data 27 febbraio 1897, le espropriazioni necessarie sono state ordinate per la costruzione di una linea ferroviaria tra la città di Syzzane fino ad un punto di raccordo colla ferrovia Riozan-Kozlow, presso la stazione di Rouzaïevka, con diramazione tra la stazione di Vyrypaïevka fino alla città di Simbirsk.

Ferrovie Rumene. — *Ferrovie in Dobrogia.* — Il Consiglio dei Ministri ha autorizzato il Consiglio superiore del Distretto di Tulcea a prendere in considerazione la domanda fatta dalle popolazioni interessate della Dobrogia per la costruzione di una linea ferroviaria da Costanza a Tulcea, e a riferirne nella seduta straordinaria del 28 aprile.

Notizie Diverse

Per l'industria meccanica. — Tempo fa si costituì a Milano un'Associazione fra industriali meccanici ed affini, avente per iscopo la tutela dell'industria meccanica in tutte le sue estrinsecazioni. L'assemblea generale nominò a presidente l'onor. Prinetti, Ministro dei Lavori Pubblici.

Trovandosi a Milano in questi giorni l'on. Prinetti, ieri il Consiglio direttivo dell'Associazione tenne la sua prima seduta, in via Dante, n. 15, presieduta dall'on. ministro. A quanto ci consta, in vista del largo numero di adesioni che arrivano dai più forti industriali di tutta Italia, il Consiglio avrebbe in animo di indire presto una nuova assemblea per modificare lo statuto, nel senso di aumentare il numero dei consiglieri e fare una parte più larga nel Consiglio medesimo agli industriali residenti in Milano.

L'attuale Consiglio è così composto:

Presidente effettivo: ing. G. Prinetti; *vice-presidente:* Salmoiraghi; *consiglieri:* Breda, Cabella, Miani, Nathan, Süffert, Torti e Vanzetti.

Le Assicurazioni Generali. — La Compagnia di *Assicurazioni Generali di Venezia* ha pubblicato il 65° Bilancio, dal quale rileviamo che i suoi fondi di garanzia aumentano a più di 148 milioni di lire, che sono investiti per quasi 23 milioni in possessi ed ipoteche; per 13 milioni in anticipazioni sopra polizze Vita, per 102 milioni in Carte di Stato e valori pubblici, ed il residuo in obblibligazioni degli azionisti, portafoglio e Cassa.

La relazione ricorda come il continuo considerevole aumento dei capitali ne rende sempre più difficile l'impiego e che a tutela di quelle eventualità, che la più oculata prudenza non basterebbe a prevenire, la Compagnia ha costituito la riserva per le oscillazioni del corso degli effetti pubblici. Questa riserva ammontava al 31 dicembre 1895 a L. 5,134,525.74, con l'aumento normale del 1896 e con altro straordinario della riserva ammonta ora a L. 8,660,485.44 il che equivale all'8 54 0[0 delle Carte di Stato e valori posseduti dalla Compagnia.

L'incasso della Compagnia ascese a

L. 18,692,829.76 per premi del ramo incendi
» 6,341,385.92 » » trasporti
» 17,034,371.37 » » vita
» 1,437,748.09 per accessori di polizze
» 5,786,922.73 per prodotti di capitale

L. 49,293,257.87

Impianto elettrico a Firenze. — Una Società industriale di Norimberga si propone d'impiantare a Firenze un grande stabilimento per la produzione e trasmissione di energia elettrica per uso dei privati.

Per le derrate alimentari. — Dall'*Opinione* apprendiamo che un gruppo d'importatori di derrate alimentari di Londra, d'accordo con molti esportatori italiani, ha, dal 1° aprile corrente, concluso colla ditta Meyer et Gloor di Basilea (rappresentanti della potentissima Società belga di navigazione Cockerill) una convenzione colla quale venne stabilito un nuovo servizio indipendente di trasporti dall'Italia a Londra, via Ostenda, a prezzi e condizioni fin qui mai praticate nemmeno dalle ditte Garavaglia e C. (Gondrand) e Società Anonima Cirio, le uniche che per lo passato facevano questo servizio.

Un canale progettato in Isvizzera. — Un progetto per l'apertura di una via navigabile fra il mare del Nord e il lago di Costanza, è ora molto discusso in Svizzera. e specialmente nel Cantone di Turgovia. Il Kleiner Laufen, le rapide del Reno a Laufenburg, sarebbero attraversate per mezzo di chiuse nel letto del fiume, e con un canale portate lungo il lato settentrionale della città, mentre il Grosser Lauten, le cascate del Reno a Sciaffusa, sarebbero interamente evitate, ed un canale sarebbe costrutto lungo il letto del Thur, il quale entra nel lago di Costanza a Romanshorn.

Per ottenere una profondità d'acqua non mai minore di cinque piedi e mezzo, ed una larghezza sufficiente a permettere a due navi di passare contemporaneamente, i letti dei due fiumi dovranno essere approfonditi ed allargati considerevolmente.

Sarà pure necessario di costruire anche per portare il canale alla sommità dello spartiacque a Sulgen, 162 piedi sopra il lago di Costanza, e anche raccogliere l'acqua della sorgente del Thur e portarla a Sulgen, per mezzo di un tunnel di circa due miglia. Si propone pure di giungere al lago di Zurigo pel Limmat, a Lucerna ed al suo lago per la Reuss, a Berna ed al lago di Thun per l'Aar, e finalmente ai laghi di Neuchâtel e Bienne per la Sihl; da qui si giungerebbe a Ginevra mediante un canale che congiungerebbe la Thièle ed il Vernoge

Dando poi a questo sistema di canalizzazione una espansione maggiore, è pure contemplata una congiunzione col Mediterraneo per la via del Rodano, e fra il lago di Costanza ed il Mar Nero per la via del Danubio. A compiere la prima di queste due opere, sarebbe necessario soltanto di rendere il Rodano navigabile per la breve estensione della Porte du Rhône, mentre verso il Danubio una profonda ed angusta morena dovrebbe essere traversata fra Schussen e la Riss.

Il commercio franco-italiano. — Secondo le notizie raccolte dalla Camera di commercio italiana di Parigi, durante i primi tre mesi del 1897, entrarono in Francia merci italiane pel valore di franchi 37,003,000 e vennero spedite in Italia merci francesi per valore di fr. 30 832,000. Dal confronto collo stesso periodo del 1896 risulta: una maggiore entrata di merci italiane in Francia per fr. 2,422,000 ed una maggiore esportazione di merci francesi per l'Italia per fr. 4.132,000 (commercio speciale).

Esposizione Peruviana di macchine agrarie ed industriali. — Il Governo del Perù ha indetto a Lima una esposizione permanente di macchine, istrumenti e ferramenta destinate per uso agricolo ed industriale.

Detta esposizione verrà inaugurata il 28 luglio prossimo.

Gli articoli destinati ad essere esposti e che non fossero esenti da diritti doganali, entreranno con franchigia temporanea, mediante garanzia dell'ammontare del diritto doganale.

Salvo speciale autorizzazione, l'esposizione d'un medesimo articolo non potrà durare oltre sei mesi.

Il Governo del Perù si assume le spese dei locali e la custodia dell'esposizione.

Statistica mineraria del Transvaal del 1896. — La « Camera delle miniere » di Johannesburg ha pubblicato adesso l'ottavo de' suoi rapporti annuali, dal quale ricaviamo le seguenti interessanti notizie sull'industria mineraria di quel paese durante il decorso 1896.

L'industria carbonifera vanta dei sensibili progressi sul precedente anno 1895: ecco infatti quale è stata la produzione del carbone al Transvaal, non compresa quella del distretto di Middelburg:

Risultati conosciuti	tonn.	1,060,489
» presunti di alcune miniere	»	1,100,000
Produzione probabile di carbone di Lewis e di Marks . . .	»	179,463
Totale	tonn.	2,339,952

La totalità dell'oro esportato dal Transvaal nello stesso anno 1896 è calcolata 2,386,186 oncie del valore di lire sterline 8,159,217. Siccome la produzione del Transvaal è salita a oncie 2,497,946, ne segue che 111.760 oncie sono rimaste nel paese per essere convertite in moneta o adoperate in oggetti di oreficerie.

I dividendi pagati dalle Compagnie minerarie sommano a l. st. 1,713,881, compresi, s'intende, quelli distribuiti per le miniere di carbone. Sottraendo questi ultimi, abbiamo che le Compagnie per le miniere aurifere hanno dato lire sterline 1,638,881 di dividendi, contro 2,148,943 del precedente anno, il che importa una diminuzione di lire sterline 510,062.

Secondo i rapporti di 81 società si avevano al 31 dicembre scorso, 7430 lavoratori stranieri e 47,097 lavoratori indigeni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 22,560 per provvedere all'arretramento dell'estremità a monte della scogliera a difesa contro il Tanaro, in corrispondenza della deviazione praticata per la costruzione della linea Torino-Genova, presso Annone;

L. 5350 per provvedere all'impianto di un binario lungo la tratta sistemata della Calata della Chiappella, in adiacenza al ponte 6° Colombo, al porto di Genova;

L. 3350 per provvedere alla formazione di un canale nell'alveo del torrente Piazzi, a monte della linea S. Eufemia biforcazione-Catanzaro, fra le stazioni di S. Biase e Nicastro;

L. 2700 per provvedere alla riparazione dei danni cagionati da vari sprofondamenti verificatisi presso il Cavalcavia, al chilom. 3655 della linea Castellamare-Gragnano;

L. 2500 per provvedere alla ricostruzione della pila del viadotto dei Pupilli al chilom. 200.817 della linea Roma-Pisa;

L. 1930 per provvedere al consolidamento del rilevato ferroviario fra i chilom. 134.768.50 e 134.781.50 della linea Sampierdarena-Confine francese, fra le stazioni di S. Remo e Ospedaletti;

L. 1900 per provvedere alla sostituzione di coroloni ai fili telegrafici scoperti nei circuiti sociali nn. 1612 *bis* e 1613, sotto le gallerie artificiali, ai chilom. 119.142, 119.242, 119.287, 119.387, 125.966 e 126.130 della linea Eboli-Metaponto;

L. 1300 per provvedere alla sistemazione del rilevato stradale fra le progressive chilometriche 165.343.96 e 165.368.96 della linea Pisa-Spezia, presso la stazione di Vezzano, in seguito agli scoscendimenti del 26 novembre 1896;

L. 455 per provvedere al rialzamento dei muretti di cinta esistenti in corrispondenza al P. a L. della Torre in Loano, al chilometro 71.051.99 della linea S. Pierdarena-Confine francese;

L. 165 per provvedere alla costruzione di una latrina isolata al casello n. 9 nella stazione di Milano-Porta Ticinese.

Rete Adriatica. — L. 60,000 per provvedere alla sistemazione, con quattro arcate in muratura, del ponte attualmente a tre luci a travate metalliche, sul torrente *Sinarca*, al chilom. 436.593 da Bologna, lungo la linea Bologna-Otranto;

L. 49,000 per provvedere alla sistemazione, con due arcate in muratura di luce m. 11.32, del ponte attualmente a travata metallica, in una sola luce di m. 24.70, sul torrente Saccione, al chilometro 455.068 da Bologna, della linea Bologna-Otranto;

L. 47,000 per provvedere alla trasformazione, al rafforzamento ed alla sistemazione delle travate metalliche del ponte obliquo sul torrente *Sinarca*, al chilom. 436 593 da Bologna, della linea Bologna-Otranto;

L. 40,000 per provvedere all'impianto degli apparecchi e dei segnali occorrenti per esercitare il tronco Mestre-Venezia col sistema di blocco;

L. 12,750 per provvedere all'impianto di un quarto binario nella stazione di S. Severo, della linea Bologna Otranto;

L. 8300 per provvedere al consolidamento del quarto di cono, a monte della spalla verso Faenza, del viadotto Le Cale, al km. 35.042 della linea Faenza-Firenze;

L. 5200 per provvedere al consolidamento della trincea al chilometro 174,099 da Roma, della linea Orte-Falconara;

L. 5000 per provvedere al rialzamento della diga al km. 44.473 da Bivio Reno e al riempimento con massi del vano esistente dietro al muro d'accompagnamento del ponte detto delle Casette, sul fiume Reno, al chilometro 44.538 del Bivio Reno della linea Bologna-Pistoia;

L. 4565 per provvedere al completamento della delimitazione stabile della ferrovia Teramo-Giulianova, della lunghezza di chilometri 23.530;

L. 2000 per provvedere al consolidamento del muro di sostegno sul lato a mare della ferrovia, tra i chilom. 201.462 e 201 519, della linea Bologna Otranto;

L. 700 per provvedere alla deviazione e al rivestimento con muratura del fosso di guardia a sinistra della trincea, al km. 7.048, della linea Benevento-Campobasso;

L. 520 per provvedere alla copritura di un tratto di fosso fra il muro di cinta a mare della stazione di Gallipoli ed il ponticello sottostante alla strada di servizio della linea Zollino Gallipoli;

Rete Sicula. — L. 33,123.84 per provvedere alla costruzione di un fabbricato a due piani per uso abitazione del personale di servizio, con forno di pane indipendente, presso la stazione di Leonforte;

L. 4070 per provvedere all'esecuzione di alcuni lavori a valle dell'ultima briglia del ponte sul canale Cocuzza, al chilom. 80.925 (da Messina) della linea Messina-Patti-Cerda;

L. 1200 per provvedere alla demolizione e alla ricostruzione dei piedritti e dei muri d'ala del ponticello a travata metallica, di m. 2 di luce, al chilom. 281.294.57 da Palermo, della linea Messina Siracusa;

L. 580 per provvedere ai lavori occorrenti per la riparazione dei guasti della casa cantoniera semplice al chilom. 130.462 da Palermo, della linea Palermo-Porto Empedocle.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto lavori d'impianto della stazione di Rocchetta-Tanaro. Importo L. 22,500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 28 aprile andante, ore 10.30.

Per verniciatura dei ponti metallici sulla linea Gozzano-Domodossola. Importo L. 14,800. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 28 aprile corrente, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 23 aprile). — Colla Ditta Arzelà Raffaele di S. Stefano Magra per costruzione di un muro di sostegno a consolidamento frana di Guvano a monte del binario fra le progressive 75.133 e 75.206 della linea Genova-Spezia;

Colla Ditta Monzini Giuseppe di Savona per costruzione tratto di galleria artificiale all'imbocco verso Torino della galleria Rocca fra le stazioni di Savona e Santuario;

Colla Ditta Cerini Giovanni per appalto lavori di sistemazione frana esistente tra le stazioni di Porto Maurizio e S. Lorenzo;

Colla Ditta Vernazza Giacomo di Corniglia per ricostruzione muro di rivestimento a mare dell'argine ferroviario fra i km. 27.356 e 27.458 della linea Sampierdarena Confine francese;

Colla Ditta Blengini Giuseppe di Ceva per riverniciatura parapetti e cancelli in ferro e ghisa esistenti lungo il tronco Ceva-Nucetto della linea Ceva-Ormea.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Cremona (28 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per gli urgentissimi lavori di prolungamento a valle per circa 200 metri della difesa frontale al froldo detto di Spinadesco, in Comune omonimo, con buzzoni di ciottoli e buzzoni di terra. Importo L. 63,895. Cauz. provv. L. 5,000.

Prefettura di Udine (28 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ricostruzione, riparazione e rivestimento murario di due tratti di arginatura nella località Selva e Vallon, corrosi e rovinati dalle piene del 20 e 26 ottobre 1896 e di riparazione alla corrosione arginale nella località Tremeacqua, in sinistra del torrente Meduna. Importo L. 48,610. Cauz. L. 2,000.

Municipio di Roma (29 aprile, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un serbatoio per innaffiamento in via Campania, divisi in due lotti: 1° lotto: costruzione dell'edificio in muratura per sostegno del serbatoio in lamiera di ferro. Importo L. 5,500. Cauz. L. 500; 2° lotto: fornitura e sistemazione in opera del serbatoio in lamiera di ferro, con relative condutture. Importo L. 4,500. Cauz. L. 450.

Deputazione provinciale di Cagliari (30 aprile, ore 12, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti per l'apertura e costruzione del 3° tronco della strada provinciale, di serie N. 49, compreso tra Seulo e la nazionale dell'Ogliastra, presso Sadali (m. 11,222.70), e per la costruzione di una casa cantoniera nello stesso tronco. Importo L. 213,188.25, oltre L. 43 311.75 a disposizione. Cauz. provv. L. 11,000. Fatali a giorni 13.

Prefettura di Rovigo (3 maggio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di urgentissima difesa del Po di Venezia, in località froldo Milani, in Comune di Taglio di Po. Importo L. 87,200. Cauz. L. 4,400.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cremona (4 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di scogliera in pietrame dei torrenti Nure e Trebbia da eseguire in antipetto della buzzonata di difesa alla sponda sinistra di Po. in corrispondenza al froldo di Spinadesco, per m. 800 circa a monte e m. 400 circa a valle della cascina Barchessone Baroli. Importo complessivo L. 206,150. Cauz. provv. L. 10,000.

Municipio di Torino (6 maggio, ore 14, 2° incanto per deserzione 1ª asta). — Appalto dei lavori costituenti il lotto 3° (3° periodo) delle opere di fognatura della città, e cioè la costruzione della rete dei canali neri e della rete dei canali bianchi nella zona racchiusa dai corsi Duca di Genova e Siccardi e dalle vie Pastrengo e Sacchi. Importo L. 300,000. Cauz. provv. L. 25,000. Fatali 22 maggio, ore 11.

Prefettura di Foggia (11 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto della manutenzione delle opere d'arte nel porto di Manfredonia per un quinquennio, dal 1° luglio p. v. Importo complessivo L. 41,100. Cauz. provv. L. 3,500. Fatali a giorni 15.

Municipio di Alba (12 maggio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori della costruzione di fabbricato per la R. Scuola Enotecnica. Importo L. 165,000. Cauz. provv. L. 10,000.

Municipio di Ajeta (Cosenza) (15 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione della condotta delle acque potabili nel perimetro dell'abitato, dalla sorgente Massalocaia. Importo L. 42,565.02. Cauz. L. 2,250. Fatali a giorni 15.

Municipio di Arpino (16 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto del primo tronco della conduttura dell'acqua potabile. Importo 26,513.84. Cauz. L. 2,651.38. Fatali 22 maggio, ore 13.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (17 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di un molo per ricovero nella rada orientale di Scilla. Importo L. 264,720.60. Cauz. provv. L. 15,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (7 maggio, ore 12,30, unica e definitiva). — Fornitura di oggetti di **bronzo** e di **ottone** lavorato. Importo L. 100,000. Cauz. L. 10,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 10	Aprile 24
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 506	507
» » Meridionali	» 664.50	663.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 382.50	382.50
» » » (2ª »)	» 362.50	362.50
» » Secondarie Sarde	» 269	263
» » Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie Meridionali	» 545	545
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 296	296
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
» » Gottardo 4 %	» 101.45	101.50
» » Mediterranee 4 0/0	» 509	508.25
» » Meridionali	» 305	305
» » Meridionali Austriache	» 392.50	391.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 300	301
» » » 2ª emiss. »	287	287
» » Pontebba	» 461	461
» » Sarde, serie *A*	» 293	293
» » » serie *B*	» 295	295
» » » 1879	» 293.75	293.75
» » Savona	» 323	323
» » Secondarie Sarde	» 433	433
» » Sicule 4 0/0 oro	» 478	478
» » Tirreno	» 460	460
» » Vittorio Emanuele	» 316.50	316

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

2 maggio. — **Nuova funicolare Biellese.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14, nella sede sociale in Biella.

9 maggio. — **Ferrovia Monza-Calolzio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13, nella sede sociale in Milano.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si porta a notizia dei signori Azionisti che a forma dell'art. 25 degli Statuti sociali, è convocata per il giorno 20 maggio prossimo a mezzodì a Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca) in via Pinti, N. 93, l'Assemblea generale degli Azionisti.

Ordine del giorno.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione e relazione dei Sindaci;
Bilancio consuntivo dell'anno 1896, preventivo del 1897, e deliberazioni relative;
Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;
Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti, dovrà essere fatto dal giorno 4 al giorno 10 maggio 1897, a:

Firenze alla Banca d'Italia ed alla Sede della Società (Servizio Finanza e Titoli);
Napoli, Torino, Livorno, Roma, Padova, Pisa e *Savona* alla Banca d'Italia;
Genova alla Cassa Generale e alla Banca d'Italia;
Milano alla Banca d'Italia ed al Banco Zaccaria Pisa;
Bologna alla Cassa della Società (Direzione dei Trasporti);
Parigi alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale e alla Banca di Parigi e dei Paesi Bassi;
Berlino presso la Deutsche Bank e presso i sigg. R. Warschauer e C.;
Francoforte s/m presso la filiale della Deutsche Bank di Berlino;
Londra presso i sigg. Baring Brothers e Comp. Limited;
Vienna presso l'I. R. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria;
Trieste presso la filiale Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria.

Firenze, 20 aprile 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

Le modalità per l'esecuzione dei detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* delli 20 aprile 1897, N. 92, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 10ª Decade — dal 1° al 10 Aprile 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	1,022,695.94	60,475.69	242,437.39	1,472,271.23	8,622.05	2,806,502.30	4,247.00
1896	1,184,226.19	62,101.25	280,201.48	1,120,715.71	8,828.30	2,656,072.93	4,247.00
Differenze **nel 1897**	— 161,530.25	— 1,625.56	— 37,764.09	+ 351,555.52	— 206.25	+ 150,429.37	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	9,161,092.25	459,081.58	2,934,672.76	12,397,234.10	111,384.58	25,063,465.27	4,247.00
1896	8,917,706.32	471,220.85	2,776,638.62	11,010,553.32	131,997.69	23,308,116.80	4,247.00
Differenze **nel 1897**	+ 243,385.93	— 12,139 27	+ 158,034.14	+ 1,386,680.78	— 20,613.11	+ 1,755,348.47	»
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	60,150.90	1,301.65	17,306 03	120,560 45	958.05	200,277.08	1,359.88
1896	67,010.70	1,301.25	19,310 60	94,480.58	1,248.25	183,351.38	1,359.88
Differenze **nel 1897**	— 6,859.80	+ 40	— 2,004.57	+ 26,079.87	— 290.20	+ 16,925.70	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	601,187.16	11,969.69	193,244.53	1,081,815.05	13,471.87	1,901,688.30	1,359 88
1896	572,819.06	12,442.81	186,076.92	939,890 26	16,098.45	1,727,327.50	1,359.88
Differenze **nel 1897**	+ 28,368.10	— 473.12	+ 7,167.61	+ 141,924.79	— 2,626.58	+ 174,360.80	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
536.26	506.42	+ 29.84	4,809.29	4,465.13	+ 344.16

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

27ª Decade — Dal 21 al 31 Marzo 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	99,661.00	2,508 00	9,663.00	135,692.00	649.00	248,173.00	616.00	403.00
1896	95,558.00	2,469.00	8,943.00	125,417.00	547.00	232,934.00	616.00	378.00
Differenze nel **1897**	+ 4,103.00	+ 39.00	+ 720.00	+ 10,275.00	+ 102.00	+ 15,239.00	»	+ 25.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 31 MARZO 1897.				
1896-97	2,351,640.00	49,818.00	273,663.00	3,412,395.00	36,198.00	6,126,714.00	616.00	9,946.00
1895-96	2,418,253.00	53,944.00	282,903 00	3,282,903.00	37,815.00	6,074,993.00	616.00	9,862.00
Differenze nel **1897**	— 63,613.00	— 4,126.00	— 8,415.00	+ 129,492.00	— 1,617.00	+ 51,721.00	»	+ 84.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	36,115.00	540.00	2,498.00	33,166.00	339.00	72,658.00	484.00	150.00
1896	35,879 00	706.00	2,222.00	23,199.00	271.00	62,277.00	484.00	129.00
Differenze nel **1897**	+ 236.00	— 166.00	+ 276.00	+ 9,967.00	+ 68.00	+ 10,381.00	»	+ 21.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 31 MARZO 1897.				
1896-97	913,768.00	15,998.00	75,726.00	707,358.00	5,992.00	1,718,842.00	484 00	3,551.00
1895-96	912,164.00	15,509.00	70,592.00	591,317.00	6,511.00	1,596,093.00	484.00	3,298.00
Differenze nel **1897**	+ 1,604.00	+ 489.00	+ 5,134.00	+ 116,041.00	— 519.00	+ 122,749.00	»	+ 253.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	3,133.00	101.00	288.00	651.00	»	4,173.00	23.00	181.00
1896	3,943.00	163.00	217.00	453.00	»	4,776.00	23.00	208.00
Differenze nel **1897**	— 810.00	— 62.00	+ 71.00	+ 198.00	»	— 603.00	»	— 27.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 31 MARZO 1897.				
1896-97	84,691.00	3,295.00	7,138.00	18,994.00	28.00	114,149.00	23.00	4,963.00
1895-96	84,757 00	3,653.00	6,277.00	13,458 00	28.00	108,173 00	23.00	4,703.00
Differenze nel **1897**	— 63.00	— 358.00	+ 861.00	+ 5,536.00	»	+ 5,976.00	»	+ 260.00

ANNUNZI

Digitized by Google

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a-e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	Vagon-Restaurant		8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	8 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.). —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	8 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATIL dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - TORINO

Agenda Oppermann à l'usage des Ingénieurs, Architectes, Agent-Voyers, Conducteurs des travaux, Mécaniciens, Industriels, Entrepreneurs. Un volume in-18° relié toile, 1897, L. **3.25**.

Traité Pratique du Chauffage et de la Ventilation, par Ph. Picard. Un vol. in-8° avec 505 fig. dans le texte, relié toile, 1897, L. **22**.

La Filature du Coton par les Machines Modernes, par l'ing. Delessard. 1 vol. in-8° avec atlas, 1897, L. **28**.

Aide-Mémoire de Poche de l'Architecte et de l'Ingénieur-Constructeur pour le Calcul des Constructions, par Ch. Sée, Ingén-Civil. Un vol. in-16° leg., 1897. L. **5**.

Aide-Mémoire de l'Ingénieur Agricole à l'usage des Agriculteurs et Viticulteurs des Ecoles d'Agriculture, de l'Enseignement professionnel, etc., par V. Vermarel, avec la collaboration de nombreux agronomes, professeurs et praticiens. Un volume in-12° relié toile, 1897, L. **14**.

Eléments de Commerce et de Comptabilité, par Gabriel Faure. Un vol. in-8° relié, 1897, L. **4.50**.

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 1° Maggio 1897 NUM. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

FERROVIE COMPLEMENTARI

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto col Ministro del Tesoro, ha presentato alla Camera dei Deputati, nella sua seduta dell' 11 aprile 1897, un disegno di legge di provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari che pubblichiamo unitamente alla Relazione che lo precede.

Relazione.

Signori! — Le leggi 10 aprile 1892 e 12 luglio 1894 fissarono gli stanziamenti per le costruzioni ferroviarie durante il quinquennio 1892-97 ed il Ministro del tempo fece conoscere, col disegno di legge presentato nella seduta del 26 febbraio 1894 (stampato n. 313 Sessione 1892-93), le previsioni dell'Amministrazione in ordine all'importo totale delle spese allora previste per portare a compimento la liquidazione delle linee o tronchi costrutti o da costruire per conto diretto dello Stato, per rimborsare ai corpi morali le anticipazioni da essi fatte a senso dell'articolo 15 della legge 29 luglio 1879, per soddisfare agli impegni derivanti dalle concessioni delle linee di IV categoria a senso dell'articolo 18 della stessa legge ed a quelli conseguenti dai contratti stipulati con le Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula ed approvati dalle leggi 27 aprile 1885 e 20 luglio 1888.

Gli stanziamenti del quadriennio 1893-97 essendo stati limitati ad un complessivo importo di lire 198 milioni resterebbero da stanziare, secondo le previsioni del 1894, lire 84,885,596; ma lo studio particolareggiato che l'Amministrazione continuò di tutto quanto ha attinenza con la liquidazione delle spese occorse per la costruzione delle ferrovie complementari, dimostrò la possibilità di notevoli economie che in complesso furono per ora accertate di lire 25,516,903. In conseguenza la somma che resterebbe da stanziare dopo il 30 giugno 1897 per gli scopi suaccennati sarebbe di sole lire 59,368,693.

Intanto però vennero ad aggiungersi gli oneri conseguenti dalla legge 2 luglio 1896 (n. 269) per il compimento delle linee Isernia-Campobasso, Roccasecca-Avezzano e Salerno-San Severino i quali ammontano a lire 31 milione e 667,000, tenuto conto così del rimborso dovuto al Governo delle spese già fatte per espropriazioni (lire 483,000) di cui all'articolo 6° della convenzione 29 gennaio 1896 con la Società del Mediterraneo, come delle spese a carico dello Stato (lire 2,150,000) per il materiale d'armamento e per quello rotabile e di esercizio di prima dotazione di quelle linee.

In tutto sono lire 91,035,693 che occorrerebbero nel sessennio 1897-1903 ed a questa spesa vi proponiamo di provvedere con nuovi stanziamenti per sole lire 86,035,693, come appare dall'articolo 1° del disegno di legge che sottoponiamo al vostro esame e dalla annessavi tabella *A*, potendosi oramai far sicuro assegnamento di provvedere alle rimanenti lire 5,000,000 sia con residui non impegnati al 30 giugno 1897, di cui all'articolo 4° della presente legge, sia con nuove economie che fin d'ora prevediamo abbiano a realizzarsi in avvenire come già si sono realizzate nel passato.

Ma così provvedendo per tutte le esigenze degli impegni contrattuali esistenti verso gli appaltatori, le Società esercenti ed i corpi morali che anticiparono somme allo Stato o che sono concessionari di linee di 4ª categoria, non dobbiamo trascurare il precetto sancito dalla legge 10 aprile 1892 che ci impone di compiere il programma ferroviario tracciato delle leggi 29 luglio 1879 e 20 luglio 1888. E poichè è nostro avviso che lo Stato debba per quanto possibile astenersi, almeno per un certo periodo avvenire, dall'appaltare direttamente le ferrovie che restano da costrurre, vi proponiamo coll'articolo 2 che gli appalti diretti non possano farsi se non col consenso esplicito dato dal Parlamento volta per volta con l'approvazione di apposite leggi, mentre poi coll'articolo 3 vi domandiamo facoltà di concedere ai privati, ai corpi morali od alle Società ferroviarie già esistenti, la costruzione e l'esercizio delle linee e tronchi non ancora costruiti accordando una sovvenzione chilometrica che, per un periodo di tempo variabile secondo i casi da 35 a 70 anni, potrà anche essere elevata ad un massimo di lire 4500 annue.

Devesi però avvertire che non tutte le linee ancora da cominciare o da completare, potrebbero liberamente concedersi poichè per talune le Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula hanno forse ragioni di prelazione a senso dei contratti approvati con la legge 27 aprile 1885. Perciò coll'ultimo capoverso dell'articolo 3 si stabilisce che, qualora

tale diritto venga esercitato, nessuna parte dei proventi dell'esercizio abbia a spettare al nuovo concessionario prima della scadenza dalle Convenzioni approvate dalla succitata legge del 1885.

La liquidazione ormai già molto avanzata di tutti i conti della azienda ferroviaria, la nuova attitudine assunta già da tempo dal Governo di non intraprendere la costruzione diretta di nuove ferrovie, lasciano fin d'ora presumere che sopra parecchi degli stanziamenti anteriori rimarranno disponibili dei residui che, come sopra vi dicemmo, sommeranno a cifre non spregevoli, mentre d'altra parte risulta già che per alcune linee finite od in corso di completamento, gli stanziamenti fatti finora sono insufficienti. Ci è parso quindi opportuno di introdurre nella presente legge un articolo il quale ci permettesse di destinare i suddetti residui man mano che sarà assicurata la loro piena disponibilità a far fronte agli oneri che ancora rimanessero da coprire per *tronchi in corso di costruzione e di liquidazione e lavori di completamento e consolidamento di quelli in esercizio delle linee comprese nella tabella* A *della legge 20 luglio 1888.*

Per tal modo, senza postergare alcun altro interesse, viene alleviato l'onere dell'erario e si avrà il vantaggio di eliminare tutti quei residui che altrimenti inutilmente continuerebbero a figurare quale un debito del Tesoro mentre in realtà più non servono per lo scopo a cui erano destinati.

Occorre per ultimo una spiegazione a proposito del n. 11 della tabella allegata al presente disegno di legge.

Con la somma di riserva proposta in lire 2,500,000 nell'esercizio 1897-98 e con quelle che, secondo la ripartizione da farsi a senso dell'articolo 1°, risulteranno stanziate nei successivi, intendesi di provvedere oltrechè alle spese impreviste relative alle ferrovie complementari, ad ogni altra spesa conseguente da contestazioui sorte nello svolgimento dell'azienda ferroviaria per tacitare le quali o non sarebbero più sufficienti le somme autorizzate dalla legge 24 luglio 1887 (n. 4471, serie 3ª) o non si avrebbe modo d'imputare i pagamenti ad alcun altro capitolo di bilancio trattandosi di ferrovie non considerate nè da quest'ultima legge nè da quella del 29 luglio 1879 (n. 5002).

Tali, ad esempio, per tacere delle minori, sarebbero la controversia coll'Impresa Gallo relativa ai lavori del traforo del Fréjus e quella con la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde in ordine agli studi delle ferrovie secondarie di quell'isola, ambedue in corso di giudizio.

Già coll'articolo 5 della legge 12 luglio 1894, n. 318, venne così provveduto per un caso speciale relativo ad un appalto per la costruzione della ferrovia Torino-Genova per il quale mancava in bilancio il necessario stanziamento ed ora si propone di estendere la facoltà di prelevamento, colle garanzie previste dall'articolo 38 della legge sulla contabilità generale dello Stato, per le spese analoghe dipendenti da controversie ferroviarie non ancora definite, di guisachè non abbia a mancare modo di sistemarle tutte il più sollecitamente possibile a fine di liberare una buona volta l'Amministrazione da queste pendenze che da molti anni si dibattono innanzi ai tribunali.

Signori! Con la legge che vi proponiamo si provvede adunque alla liquidazione completa di tutti gli oneri provenienti dall'azienda ferroviaria, in un sessennio, dopo il quale nessun impegno per questo titolo rimarrà ancora da tacitare; ed in pari tempo si provvede a facilitare col sistema delle sovvenzioni, e quindi con oneri assai minori per lo Stato, la costruzione di quelle ferrovie che, promesse al paese colle leggi precedenti, non vennero per anco eseguite. Noi confidiamo che per tal modo molte di esse potranno essere costruite; che se non tutte lo saranno, potranno poi in avvenire, e quando le condizioni delle finanze lo consentano, e Parlamento e Governo esaminare se e quali altri provvedimenti saranno da escogitare onde tutte le promesse ferroviarie fatte al paese siano mantenute.

Disegno di legge.

Art. 1. — La spesa di lire 86,035,693 occorrente nel prossimo sessennio per provvedere a tutti gli impegni in corso nella Categoria « Costruzioni di strade ferrate » sarà stanziata, secondo l'annessa tabella *A*, nel bilancio per il Ministero dei lavori pubblici.

La ripartizione fra le diverse linee delle somme da stanziarsi a senso dei n. 1 e 2 di detta tabella e la ripartizione in tre capitoli delle spese di personale, d'ufficio e della somma di riserva di cui ai successivi n. 9, 10 ed 11 saranno fatte anno per anno colla legge di approvazione dello stato di previsione e potranno essere modificate, in relazione allo avanzamento dei lavori e delle liquidazioni, colla legge per lo assestamento del bilancio.

Art. 2. — La spesa occorrente per l'appalto di tronchi di ferrovie complementari non ancora intrapresi sarà autorizzata volta per volta con apposite leggi colle quali si stabiliranno i relativi stanziamenti in bilancio, nonchè, nella corrispondente previsione dell'entrata, i concorsi dovuti dalle Provincie e dai Comuni a norma delle vigenti leggi.

Art. 3. — Le linee o tronchi di linee indicati allo articolo 7 e nelle tabelle *A* e *B* della legge 20 luglio 1888 (n. 5550) non ancora costruiti e fino a quando non sia provveduto alla loro costruzione come allo articolo 2 della presente legge, potranno essere concesse ai privati o ai corpi morali o alle Società ferroviarie già esistenti.

Per dette linee e tronchi la sovvenzione annua chilometrica, da concedersi per un tempo da 35 a 70 anni, secondo le disposizioni della legge 25 luglio 1887 (n. 4785), del Regio Decreto 25 dicembre 1887 (n. 5162 bis) e della legge 30 giugno 1889 (n. 6183), viene elevata fino ad un maximum di lire 4500.

Qualora le Società delle strade ferrate Mediterranee, Adriatiche e Sicule, avendone diritto, dichiarassero di volere assumere l'esercizio di qualcuna di queste linee o tronchi alle condizioni dei contratti e capitolati approvati dalla legge 27 aprile 1885 (n. 3048), senza però domandarne la concessione, questa potrà essere accordata a privati od a corpi morali che ne facessero domanda, ma in tale caso nessuna parte dei proventi dello esercizio spetterà al concessionario prima del 1° luglio 1905.

Le annualità passive derivanti allo Stato dalle concessioni accordate in base al presente articolo saranno inscritte nel bilancio dei lavori pubblici nella Categoria « Costruzione di strade ferrate ».

Art. 4. — I residui delle somme stanziate in bilancio nei capitoli per costruzioni di strade ferrate sui quali non esistono impegni per opere in corso di appalto o di esecuzione o per la loro liquidazione, potranno essere trasportati in aumento ai capitoli delle linee per le quali occorressero ulteriori stanziamenti per pagare lavori già liquidati, per lavori di costruzione tuttora in corso o per lavori di completamento necessari per la consegna definitiva alle Società esercenti.

Art. 5. — Ai prelevamenti che si faranno dal fondo di riserva di cui al n. 11 della tabella annessa alla presente legge saranno applicabili le disposizioni della legge 17 febbraio 1884 (n. 2016) per la prelevazione di somme dal fondo annualmente stanziato per spese impreviste.

Art. 6. — Sono abrogate le disposizioni vigenti che fossero contrarie alla presente legge.

1. Lavori di completamento e consolidamento delle linee comprese nella tabella A della Legge 24 luglio 1887, n. 4785:

Anni	1897-98	L.	1,000,000
»	1898-99	»	1,000,000
»	1899-900	»	2,000,000
»	1900-901	»	3,000,000
»	1901-902	»	2,143,706
	Totale	L.	9,143,706

2. Tronchi in corso di costruzione e di liquidazione e lavori di completamento e consolidamento di quelli in esercizio delle linee comprese nella tabella *A* della Legge 20 luglio 1888, n. 5550:

Anni 1898-99	L.	671,000
» 1899-900	»	3,870,000
» 1900-901	»	1,660,000
» 1901-902	»	239,000
Totale	L.	6,440,000

3. Ampliamenti e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della Rete principale:

Anni 1897-98	L.	1,794,544
» 1898-99	»	1,892,000
» 1899-900	»	800,000
» 1900-901	»	300,000
Totale	L.	4,786,544

4. Ampliamenti di officine per la Rete complementare:

Anni 1900-901	L.	1,000,000
» 1901-902	»	1,000,000
Totale	L.	2,000,000

5. Materiale metallico d'armamento per i tronchi concessi alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo colla Legge 2 luglio 1896, n. 269:

Anni 1898-99	L.	500,000
» 1899-900	»	500,000
» 1900-901	»	100,000
Totale	L.	1,100,000

6. Aumenti e migliorie del materiale rotabile e di esercizio della Rete principale in relazione ai bisogni della Rete complementare:

Anni 1897-98	L.	2,019,965
» 1898-99	»	770,103
» 1899-900	»	500,000
» 1900-901	»	550,000
» 1901-902	»	500,000
Totale	L.	4,340,068

7. Quote di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di quarta categoria concesse all'industria privata:

Anni 1897-98	L.	6,722,991
» 1898-99	»	6,712,880
» 1899-900	»	2,404,787
» 1900-901	»	1,497,710
» 1901-902	»	1,665,464
Totale	L.	19,003,832

8. Rimborso ai Corpi morali delle anticipazioni dei medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari:

Anni 1898-99	L.	100,000
» 1899-900	»	100,000
» 1900-901	»	100,000
» 1901-902	»	100,000
Totale	L.	400,000

9. Spese per il personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie:

Anni 1897-98	L.	686,543

10. Spese d'ufficio:

Anni 1897-98	»	118,000

11. Somma di riserva per aumenti di liquidazione, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono, nonchè per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria:

Anni 1897-98	»	2,500,000

Somme stanziate complessivamente per i numeri 9, 10 e 11:

Anni 1898-99	»	2,000,000
» 1899-900	»	2,000,000
» 1900-901	»	2.000,000
Totale	L.	9,304,543

12. Annualità alle Società delle Ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per la costruzione dei tronchi concessi colle convenzioni approvate dalla Legge 2 luglio 1896, n. 269:

Anni 1897-98	L.	4,517,000
» 1898-99	»	5.000,000
» 1899-900	»	5,000,000
» 1900-901	»	5,000,000
» 1901-902	»	5,000,000
» 1902-903	»	5,000,000
Totale	L.	29,517,000

IL PORTO DI GENOVA

La *Nuova Antologia* del 1° e 15 corrente ha pubblicato uno studio elaboratissimo del prof. Carlo Bressan, direttore dell'Istituto tecnico e nautico di Genova, intorno alle condizioni di quel Porto ed alle questioni economiche che rendono necessario il suo miglioramento per lo sviluppo del commercio nazionale.

Ci associamo alla *Perseveranza* che giustamente rileva e riassume questo articolo, interessante per tutti coloro che seguono con patriottico intendimento gli intelligenti che dedicano i loro studi alle questioni che più si connettono allo sviluppo economico del nostro paese, e contribuiscono alla sua grandezza.

La questione del Porto di Genova è questione nazionale. Tutto quanto riguarda questo centro dell'attività nostra merita di essere ponderatamente studiato, perciò crediamo utile far eco al giornale milanese che dedica un articolo sull'argomento trattato dal professore Bressan.

Lo scrittore prende le mosse dagli studi fatti dalla Commissione governativa negli anni 1894 e 1895, e che vennero pubblicati. In molta parte si può anzi dire che lo scritto del prof. Bressan è un diligente e sintetico commento a quella voluminosa pubblicazione, di cui riassume ad esame le informazioni statistiche venendo alle medesime conclusioni che la relazione della detta Commissione ha proposte al Ministero.

Anche questo lavoro distingue naturalmente quanto si riferisce alla questione organica e finanziaria dell'Amministrazione portuale, e quanto riguarda la parte tecnica pei lavori occorrenti a dare il maggiore sviluppo al servizio marittimo e ferroviario.

Ci piace far conoscere al lettore che, riguardo all'ordinamento amministrativo del Porto, ed alle risorse finanziarie per mettere in grado la sua amministrazione di compiere mano mano tutte le opere necessarie ad uno sviluppo commerciale progressivo, il prof. Bressan raccomanda la costituzione di un Consorzio dei maggiori interessati quale Ente morale autonomo, e la imposizione di una tenue tassa sulle merci e sui passeggeri. Tali erano anche le conclusioni della Commissione governativa, la quale concretava le sue proposte cogli stessi concetti che erano già nella coscienza della più gran parte delle persone competenti, e di cui i principali Porti d'Europa ci danno l'esempio. Leggendo questo lavoro, che dimostra anche con nuovi argomenti l'opportunità di tale proposta, si rende più ferma in noi la fiducia che possa in giorno non lontano essere accolta dal Governo colla sanzione del Parlamento.

Il Ministro, per verità, non ha mai respinto tale concetto, anzi in più d'una occasione, sia al Senato che alla Camera dei Deputati, ha fatto sentire che in massima era nello stesso ordine di idee.

Si comprende facilmente che, giunto al potere, l'onorevole Prinetti avesse a provare una difficoltà, o per lo meno una ragionevole titubanza, nell'accogliere d'un tratto quella radicale riforma organica nell'Amministrazione del Porto di Genova quale veniva proposta dalla Commissione gover-

nativa, a fronte delle molte opposizioni che le rivalità professionali e gli interessi privati avevano sollevate intorno ai progetti tecnici per il miglioramento e lo sviluppo del servizio portuale. Era naturale che il nuovo Ministro dovesse prendere tempo a riflettere, e lasciare che la nebbia sollevata si dissipasse, lasciando veder chiara la situazione materiale e morale per giudicare quale fosse il partito a prendere. Una verità però non sfuggì fino dal primo momento al Ministro. Egli vide che era necessario eseguire prontamente parecchie opere proposte pel miglioramento del Porto interno, se non si voleva lasciar sfuggire l'ora decisiva per mettere il servizio portuale in condizioni di rispondere all'aumento del traffico, e non pregiudicare col ritardo la corrente commerciale favorevole.

Ora, noi abbiamo ragione di credere, da quanto lo stesso Ministro ebbe ad affermare nelle sue ispezioni al Porto, che i lavori a cui è deciso di por mano sollecitamente sono quelli proposti come urgenti dalla Commissione governativa. Con questo verrà già molto migliorato il servizio pei viaggiatori al Ponte Guglielmo e per le merci agli scali, estendendovisi la rete dei binari della ferrovia. Ciò darebbe modo e' tempo a studiare con sereno e ponderato giudizio la sistemazione definitiva del Porto da ampliarsi per il preveduto aumento del traffico, non venendo per nulla pregiudicata alcuna soluzione da questi primi lavori.

L'urgenza di eseguirli, se poteva consigliare di non accingersi contemporaneamente ad una radicale riforma nell'ordinamento amministrativo del Porto, urtava però nella terribile difficoltà pregiudiziale, la mancanza dei fondi, poichè tale spesa fra lavori marittimi e ferroviari non potrebbe essere inferiore a circa dodici milioni.

L'esecuzione di tali opere col bilancio dello Stato teoricamente è giusta, perchè, se vi ha spesa che si riferisca agli interessi generali del paese, è certo quella di Genova, e lo Stato ha debito di pensarvi e di provvedere. Le note condizioni del suo bilancio obbligherebbero però il Ministro a procedere al passo delle limitate somme che gli stanziamenti annui gli accorderebbero, mentre il fare subito nel caso attuale è l'*essere o il non essere*.

Egli pensò per superare la difficoltà di rivolgersi al Comune di Genova perchè voglia anticipare il capitale occorrente per esserne poi rimborsato con rate annue da inscriversi nel bilancio dei Lavori Pubblici. Noi non sappiamo se a quest'ora sia seguito un pieno accordo fra il Governo ed il Comune, ma lo auguriamo trattandosi di una semplice anticipazione per una spesa in cui Genova ha il principale interesse.

Il nostro voto accompagna quindi il pieno successo di queste pratiche del Ministro, e nessuno farà plauso con maggior cuore all'esecuzione di questo primo gruppo di lavori fecondi.

Noi dobbiamo però, dice la *Perseveranza*, onde esporre tutto il nostro pensiero al lettore, soggiungere che la via percorsa dal signor Ministro non è quella che a noi sembrava la migliore, e nel suo scritto il prof. Bressan si mostra del nostro avviso. A noi doleva che si dovesse ricorrere, sia pure per le prime spese, esclusivamente allo Stato, mentre ci pareva che questo dovesse concorrere nella sola proporzione con cui si trovava interessato col progettato Consorzio. Ci pareva, prosegue il detto giornale, che coll'autonomia economica creata dall'Ente morale quale era proposto dalla convenzione governativa, si ponesse lo Stato al coperto da nuove avventure nelle spese portuali, elevando un argine contro le infinite querimonie e pretese dei diversi Porti del Regno. Se lo Stato assume i miglioramenti per quello di Genova, come si difenderà dalla gara di domande che gli verranno dagli altri? Coll'Ente morale si metteva l'Amministrazione pubblica in pari colle domande di tutti, perchè ogni Porto avrebbe diritto a simile trattamento quando si trovi nelle condizioni previste dalla legge. Quale giustizia migliore si può invocare dell'eguaglianza in faccia alla legge? L'Amministrazione autonoma personificherebbe in sè stessa la fortuna dell'Ente amministrato, e darebbe agli amministratori una responsabilità vera, mentre l'instabilità burocratica nell'azione governativa la fa sfumare. La costituzione del Consorzio rinvia tutti i suoi interessati a vigilare le sorti del Porto, e della cosa comune faceva la cura comune. Tale è pure l'opinione che troviamo nello scritto del prof. Bressan.

Ma se il Ministro, non vediamo per quali motivi, non ha creduto di poter subito attuare il desiderato decentramento dell'Amministrazione portuale, ha fatto però bene ad assicurare intanto l'esecuzione delle opere più urgenti.

La seconda parte del lavoro del prof. Bressan tratta con molta ampiezza e con nuovi raffronti pratici la grave questione economica, dimostrando quanto sia giusto e conveniente che si ritraggano dallo stesso Porto i mezzi per la sua manutenzione e pel suo sviluppo. Egli esprime l'avviso che non si debba aumentare il contributo ai Corpi morali che concorrono attualmente alle spese del Porto chiamati a costituire l'ideato Consorzio; e invece caldeggia la proposta della Commissione governativa per imporre una tassa speciale sulle merci in arrivo e partenza, sui viaggiatori e sul bestiame, tassa che dovrebbe esigersi ed amministrarsi dall'Ente autonomo.

Lo scrittore dimostra quanto sia infondato il timore espresso dalla Commissione comunale di Genova, che possa questa nuova tassa nuocere alle favorevoli condizioni della navigazione, segnatamente in confronto del Porto di Marsiglia.

Anche sotto questo riguardo, è uno studio interessantissimo, che sarà letto con viva soddisfazione principalmente da chi fosse impressionato da una eccezione di tale importanza sollevata dal Comune di Genova, e intorno alla quale parve titubante lo stesso Ministro dei Lavori Pubblici. Ora lo studio del prof. Bressan dimostra assolutamente infondato quel timore, creando così quella sicurezza che dovrebbe imprimere un impulso decisivo all'esecuzione dei progettati lavori colla riforma amministrativa del Porto.

I DIRETTISSIMI AMERICANI

L'*Empire State Express*, che circola tra New-York e Buffalo sulla grande linea del « New-York Central Railroad » e continua al di là verso Chicago sui binari del « Lake Shore and Michigan Southern », è, senza dubbio, il treno più celebre dell'America per la sua velocità ed il lusso delle vetture che lo compongono. Questo treno fu istituito regolarmente verso la fine dell'anno 1891, in seguito ad un percorso di esperimento assai rapido, effettuato il 14 settembre del medesimo anno, nel corso del quale un treno, del peso totale di circa 200 tonnellate, compì in 425 minuti il tragitto di 699 chilometri separando New-York da East-Buffalo.

Il treno regolare si componeva a tutta prima di 4 grandi vetture a carrello del peso totale di 117 tonnellate, rimorchiato da una macchina a 4 ruote accoppiate, pesante col suo tender 90 tonnellate. La durata regolare del tragitto era di ore 8.40, ossia 520 minuti per una distanza di 704 chilometri (New-York-Buffalo-Central), la velocità commerciale era dunque di 81.6 chilometri all'ora. Se si deduce le quattro fermate regolamentari alle principali stazioni della linea e 28 fermate o rallentamenti lungo la via per traversate di strade o di città, delle biforcazioni, ecc., si trova che la velocità media di marcia è di 84 chilometri all'ora circa. Questo tragitto era già il più rapido che fosse effettuato nel mondo intero sopra una così grande distanza. Qualche treno, in Inghilterra, hanno una velocità un po' superiore a quella dell'*Empire State Express*, ma sopra distanze minori. In Francia, certi treni del *Nord* ed il *Sud Express* raggiungono e superano anche qualche volta questa velocità sopra piccoli percorsi. Sopra nessun' altra linea all'infuori del « New-York Central Railroad », un tragitto un po' superiore ai 700 chilometri è finora percorso regolarmente ad una velocità media di 84 chilometri.

Poco tempo dopo il suo impianto, l'*express* di Buffalo ricevette una quinta vettura, ciò che portava a 264 tonnellate

colla macchina il peso totale del treno. Fino al 1° dicembre 1895, il servizio regolare non fu modificato.

L' 11 settembre 1895, la Compagnia « New-York Central Railroad », desiderando di battere il *record* stabilito in Inghilterra nel corso dell'estate tra Londra e Aberdeen, lancia da New-York a Buffalo un treno speciale composto di una vettura mista-furgone, pesante 37.5 tonnellate, di 2 vetture ordinarie di 37.3 tonnellate ciascuna e di uno sleeping di 49 tonnellate; il suo peso totale era dunque di 161 tonnellate senza la macchina ed il tender. Questo treno percorse in ore 6.52 i 699 chilometri, separanti New-York da East-Buffalo, cioè ad una velocità commerciale di 101.7 chilometri. Si erano ridotte a due le fermate regolamentari, ma si dovette rallentare parecchie volte nel corso della marcia. Qualche giorno più avanti, due altri treni speciali più leggeri furono lanciati tra New-York e Siracusa (466 chilom.); uno di essi corse in 135 minuti, ossia ad una velocità di 105.6 chilom. all'ora, i 237 km. che separano Albany da Siracusa.

In seguito a questi esperimenti interessanti, la Compagnia decise di accelerare l'*Empire State Express*, la cui marcia regolare è, dopo il 1° dicembre 1895, fissata come segue:

New-York (Central-Station), ore 8.30 mattino; — Albany, arrivo 11.10, partenza 11.13; — Siracusa, arrivo 1.58 pom., partenza 2.01; — Rochester, arrivo 3.24, partenza 3.25; — Buffalo, 4.45.

La durata del tragitto è, come si vede, diminuita di 25 minuti, i 704 chilometri essendo percorsi in 495 minuti, ciò che corrisponde ad una velocità media commerciale di 85.3 chilometri, ed a una velocità media di marcia di 87.2 chilometri, cifre certamente assai elevate, data la lunghezza totale del percorso. La velocità non essendo limitata da alcun regolamento, raggiunge fino i 120 km. all'ora sulle parti facili.

L'Empire State Express, essendo il più rapido della linea, si dovette, per evitare un peso morto eccessivo, fare entrare nella sua composizione delle vetture meno eleganti di quelle che compongano, agli Stati Uniti, ciò che si chiamano « *Limited* » ossia treni di numero limitato di viaggiatori, unicamente composti di vetture di Capo « Pullmann » e « Wagner ». Si introdussero nella sua composizione almeno due vetture di giorno (Day Cars), all'interno delle quali non si pagano supplementi. Il peso morto di questo treno non supera guari 800 kg. per viaggiatore (supponendo tutti i posti occupati), ciò che è poco per un *express* americano.

La grande linea del « New-York Central » è la meglio impiantata dell'America; tra Albany e Buffalo, sopra una lunghezza di 480 km, essa è intieramente a quattro binari, due di cui sono riservati ai treni lenti di merci e viaggiatori.

Le rotaie sono del tipo Vignole, da 40 a 50 kg. per metro corrente; le traverse sono molto vicine e formano come un piano continuo.

Questa linea è, sopra tutta la sua lunghezza, esercitata col sistema di blocco. Il profilo è generalmente facile e le curve sono di grande raggio; il tragitto comporta tuttavia una pendenza di 13 millimetri ed una lunghissima di 8 millimetri.

Il *New-York and Chicago Limited*, che non ha maggiori fermate, impiega ore 2.23 di più per compiere il tragitto da New-York a Buffalo; la sua velocità commerciale non è dunque che di 66 chilometri, ma il treno è assai più pesante dell'*Empire States Express*.

Esso si compone di 5 vetture di lusso, della Compagnia Wagner, per le quali bisogna pagare un piccolo supplemento.

Tutte le vetture sono del tipo americano a piattaforma con vestibolo ed a intercircolazione. Ciascuna di essd è montata su due carrelli a sei ruote.

Questi veicoli sono di dimensioni considerevoli. Piattaforma compresa hanno un lunghezza di m. 24.18 e 2.95 di larghezza esterna.

In testa al treno si trova una vettura mista la cui parte anteriore costituisce il furgone dei bagagli e dall'altra un compartimento per i fumatori, sala di bagno, sala di toeletta, biblioteca, lavatoi, ecc. La seconda vettura è un *wagon-salon*; la terza è uno *sleeping* del tipo americano comune che può ricevere 27 viaggiatori di cui tre in un piccolo *salon* particolare situato in testa; vi è un *lavabo* per le signore ad una estremità, un *fumoir* ed un *lavabo* per gli uomini dall'altra. Il secondo *sleeping* è del tipo a compartimento recentemente introdotto agli Stati Uniti e che permette un maggiore isolamento dei viaggiatori.

Il peso morto è più considerevole (2,270 kg. a testa) poichè, per un peso totale identico, questo veicolo non può contenere che venti viaggiatori.

Questo peso morto è d'altronde superato da qualche *sleepings* Wagner, di tipo più moderno, che entrano soventi nella composizione di questo treno. Queste vetture contengono sette compartimenti e non possono ricevere che dodici viaggiatori. Ciascun compartimento racchiude due cunette, un *lavabo* completo, un *armoire*; due di essi sono muniti di sofà e seggioloni. Qualcuno di questi compartimenti possono comunicare per mezzo di porte a *coulisse* e formare dei veri appartamenti per uso famiglia.

La vettura-ristorante è posta in coda al treno. Essa ha le medesime dimensioni e il medesimo peso totale dei veicoli precedenti e può ricevere 30 viaggiatori.

Esteriormente, queste vetture sono dipinte in bleu con filetti ed ornamentazioni dorate; internamente, esse sono guernite e decorate con un lusso che raggiunge la stravaganza. I pannelli sono in legno raro lavorato, guerniti di sculture in legno e, in certi casi, di applicazioni Luigi XVI e Impero in bronzo dorato. La volta è ricoperta internamente di stucco, materia che niuno si sognerebbe certo di trovare in una vettura ferroviaria. Lo scopo dell'ingegnere, o meglio dell'architetto, è stato evidentemente quello di far dimenticare al viaggiatore ove si trova.

La locomotiva che rimorchia questo treno è il risultato dell'evoluzione di un tipo di macchina il cui diametro delle ruote è stato successivamente aumentato in vista dell'aumento continuo della velocità, e la cui potenza della caldaia è stata accresciuta per far fronte all'aumento del lavoro risultante dall'accelerazione e dal maggior peso da rimorchiare.

È una macchina a 4 ruote accoppiate di m. 2.16 di diametro, a cilindri esteriori di 0.483×0.61. Il peso totale della macchina in servizio è di 56.17 tonnellate, di cui 38.05 sui due assi accoppiati. La macchina è seguita da un tender a carrello pesante 36.25 tonnellate e contiene 13.5 mc. d'acqua e 6 tonnellate di combustibile.

Questa locomotiva è incontestabilmente una delle più potenti locomotive a viaggiatori a 4 ruote accoppiate che siano state costruite finora. A prima vista essa parrebbe di una potenza esagerata per il lavoro che le si richiede, il peso a rimorchiare non superando guari 170 tonnellate per una velocità media di marcia di 87 chilometri e 219 tonnellate, senza la macchina, alla velocità di marcia di 175 chilometri. Non si deve perdere di vista, tuttavia, che questa locomotiva è stata costruita in vista di rimorchiare pure gli *express* meno rapidi che pesano più di 400 tonnellate.

Ora è lecito domandare se sia conveniente assoggettare le Compagnie a spese così ingenti per ottenere dei miglioramenti straordinari sì, ma superiori alle necessità stesse dei viaggiatori. È opportuno dare ai viaggiatori, nei treni, più comodità di quante la maggior parte di essi non hanno in casa propria? Non è forse giusto sacrificare un po' di benessere materiale, piuttosto che ottenerlo in condizioni così onerose per le Compagnie? Vi sono certamente degli importanti miglioramenti da realizzare nella costruzione del materiale europeo, ma andare troppo lungi nella via ove si sono lanciati gli Americani sarebbe senza dubbio una imprudenza.

I FUSI ORARI
SULLE FERROVIE EUROPEE

Nelle *Informazioni* del numero precedente abbiamo accennato ad un articolo dell'egregio ing. Giuseppe Rocca, circa i fusi orari, pubblicato nell'ultimo fascicolo del *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer*. Crediamo interessante riprodurre in questo lo specchio seguente delle ore regolatrici delle ferrovie europee:

Paesi	Meridiano regolatore	Differenza con l'ora dell'Europa centrale	Data d'introduzione
	Primo fuso.		
Portogallo. . .	Lisbona	— ore 1.37	
Spagna	Madrid	— » 1.15	
Francia	Parigi con 5 minuti di ritardo	— » 0.55	
Gran Bretagna	E. occ.	— » 1.—	1848
Irlanda	Dublino	— » 1.25	
Belgio. . . . . Olanda	E. occ.	— » 1.—	1 maggio 1892
	Secondo fuso.		
Germania del Nord	E. c.	—	1 giugno 1891 in servizio interno; 1 aprile 1893 in servizio estero
Germania del Sud	—	—	1892
Austria	—	—	1 ottobre 1891
Ungheria . . .	—	—	—
Italia	—	—	1 novembre 1893
Svizzera	—	—	1 giugno 1894
Danimarca. . .	—	—	—
Svezia.	—	—	1879
Norvegia . . .	—	—	1 gennaio 1895
Serbia.	—	—	1 maggio 1892
Turchia (rete di Salonicco) .	—	—	—
	Terzo fuso.		
Turchia (rete di Costantinop.)	E or.	+ ore 1.—	1 maggio 1892
Rumania . . .	—	+ » 1.—	1 ottobre 1891
Bulgaria. . . .	—	+ » 1.—	1 maggio 1892
Grecia.	Atene	+ » 0.35	
Russia.	Pietroburgo	+ » 1.1	
Finlandia . . .	Helsingfors	+ » 0.38	

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

L'orario estivo della Mediterranea.

Sappiamo che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato il progetto dell'orario estivo che andrà in vigore col primo giugno p. v. sulle linee della Mediterranea.

Ci riserviamo di dare in un prossimo numero un cenno delle principali modificazioni che verranno attuate.

><

Lavori portuari a Genova.

Il Consiglio Comunale di Genova, nella seduta del 24 aprile, ha approvato il seguente ordine del giorno in merito ai progettati lavori per quel porto:

« Il Consiglio Comunale, udite le dichiarazioni del Sindaco a riguardo dei lavori di prima urgenza da eseguirsi per il miglioramento del porto ed avamporto, concordati tra i rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate al porto stesso;

« Tenendo ferma la sua precedente deliberazione del 21 corrente circa la precedenza a darsi alla costruzione della stazione orientale sulle altre opere ferroviarie;

« *Approva* l'elenco degli altri menzionati lavori portuari, e fa caldi voti che tra i medesimi sia compreso l'allacciamento del porto con la stazione Brignole, svolto per intero in galleria sotto la città, soprassedendo eventualmente dall'accorciamento del Molo Vecchio, se l'assegno fissato per le opere proposte non fosse sufficiente a sostenere l'aumento della spesa occorrente per l'anzidetto tronco di ferrovia ».

><

Viaggio circolare fra il Lago Maggiore e Torino.

I biglietti del viaggio circolare n. 17 della serie dei circolari con percorrenza in ferrovia e sui laghi, sin qui in distribuzione soltanto a Torino per il viaggio nel senso da Torino al Lago Maggiore, verranno prossimamente messi in vendita anche presso le Agenzie di Pallanza, Stresa ed Intra pel viaggio nel senso dal Lago Maggiore a Torino.

L'itinerario di tale viaggio è: Torino-Novara-Arona o Laveno-Lago Maggiore-Novara-Torino, o viceversa; il prezzo è di L. 30 85 per la 1ª classe e di L. 22.55 per la 2ª classe; la validità è di giorni 10.

><

Per gli orari della Faenza-Firenze e della Faenza-Castelbolognese-Ravenna.

Ci informano da Faenza che quel Municipio ha instato presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate affinchè siano riordinati e modificati gli orari della ferrovia Faenza-Firenze e della Faenza-Castelbolognese-Ravenna in modo che sulla linea Faenza-Firenze vengano non solo mantenuti i due treni attuali giornalieri percorrenti l'intera linea; ma sia fatto proseguire il terzo treno da Faenza a Firenze e da Firenze fino a Faenza senza l'interruzione e sosta alla stazione di Marradi che è di danno e di inconveniente ai viaggiatori ed agli industriali, senza vantaggio dell'Amministrazione ferroviaria.

Si domanda poi che siano fatti coincidere i treni in arrivo da Faenza e Ravenna alla stazione di Castelbolognese coi treni Bologna Castelbolognese-Ravenna e viceversa, allo scopo di eliminare l'inconveniente della lunga sosta a Castelbolognese per attendere i treni di Bologna e di Ravenna.

Anche il terzo treno Faenza-Firenze, per essere utile dovrebbe coincidere coi treni in arrivo da Bologna e da Ancona.

><

Biglietto di andata e ritorno per Milano.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, in seguito a richiesta della R. Accademia di Belle Arti in Milano, e per l'occasione della Esposizione Triennale di Brera, hanno stabilito di offrire ai viaggiatori delle principali stazioni, oltre il raggio nel quale si distribuiscono i biglietti di andata e ritorno per Milano, e cioè da Spezia, Pisa, Livorno, Roma e Napoli, la riduzione dei biglietti di andata e ritorno normali, nonchè una validità di 5 giorni per le percorrenze dalle prime tre località e di 8 e 10 giorni per quelle rispettivamente da Roma e da Napoli.

><

La causa fra lo Stato e l'Impresa Ronchi-Bagozzi.

In un precedente numero del *Monitore* abbiamo accennato all'arbitrato nella causa fra lo Stato e l'impresa Ronchi-Bagozzi, costruttrice del tronco Eboli-Reggio. Come è noto, arbitri erano gli on. Crispi e Brunicardi e l'ing. Francesco Toscano; questo ultimo nominato dal Governo, ma che però si rifiutò di firmare il lodo arbitrale.

Ora informano da Roma che l'appello interposto dall'Amministrazione dei lavori pubblici contro la sentenza arbitrale verrà discusso il 28 maggio.

Le ragioni dell'impresa verranno sostenute innanzi alla Corte d'Appello di Roma dal deputato Gallo Nicolò, e non dall'on. Zanardelli come fu annunciato.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti di lavori approvati*).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte di lavori presentate dalla Società esercente la Rete Adriatica:

a) Proposta sull'ampliamento del servizio delle merci nella stazione di San Vito d'Otranto, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 12.370;

b) Proposta pell'impianto di una chiusura a girandola lateralmente alle sbarre del passaggio a livello, al chilom. 37.121 della ferrovia da *Olmenetta a Brescia;*

c) Proposta per la costruzione di scogliere attorno alla seconda ed alla terza pila del ponte sul Po, presso Borgoforte, per difendere la sponda destra in corrispondenza del ponte medesimo. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 177,000;

d) Proposta per la costruzione del parapetto nel muraglione di sostegno al chilom. 186 (394.40|478) da Roma, della linea *Orte-Falconara*. Spesa preventivata L. 800;

e) Proposta di lavori occorrenti per somministrare l'acqua per le bocche da incendio nella stazione di Firenze S. M. N., nei magazzini e nelle officine di Firenze a Porta al Prato, nel Palazzo in piazza dell'Unità Italiana e nella *stazione di Bologna*. Spesa occorrente L. 815.

(*Proposte di lavori sottoposte alla approvazione governativa*).

Sono in esame presso il R. Ispettorato delle Strade Ferrate le seguenti proposte di lavori presentate dall'Adriatica:

1. La proposta per sistemare con quattro arcate in muratura il ponte attualmente a tre luci, a travate metalliche, sul torrente Sinarca al chilom. 436.593 da Bologna della linea *Bologna ad Otranto*. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 60,000;

2. La proposta relativa all'impianto degli apparecchi e dei segnali occorrenti per esercitare il tronco *Mestre-Venezia* col sistema di blocco. Il lavoro, pel quale è preventivata la spesa di L. 40,000 verrà attuato in economia colle norme dell'articolo 65 del Capitolato di esercizio;

3. La proposta per la esecuzione di lavori di consolidamento del muro di sostegno, dal lato a mare della ferrovia, fra i chilom. 201.462 e 201.519 della ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 2000;

4. La proposta per sistemare con due arcate in muratura della luce di m. 11.02, il ponte, attualmente a travata metallica, in una sola luce, di m. 24, sul torrente Saccione al chilom. 455.068, da Bologna della ferrovia *Bologna-Otranto*. La spesa complessiva all'uopo preventivata ammonta a L. 55.300;

5. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento del quarto di cono a monte della sponda verso Faenza del Viadotto Le Cale, al chilom. 35.042 della linea da *Firenze a Faenza*, con annesso preventivo di spesa di L. 8,300;

6. La proposta per coprire il tratto di fosso fra il muro di cinta a mare della stazione di Gallipoli, ed il ponticello sottostante alla strada di servizio di pertinenza dell'Amministrazione del Genio Civile (Strada Ferrata da *Zollico a Gallipoli*);

7. La proposta per demolire od assicurare i massi instabili giacenti sulla costa sovrastante la ferrovia *Verona-Ala* fra i chilom. 20.800 e 23.000, con preventivo di spesa di L. 850;

8. Il preventivo della spesa di L. 800, occorrente per provvedere all'abbattimento di massi fra i chilom. 93 e 97 della linea *Orte-Falconara;*

9. La proposta delle opere necessarie al prolungamento del binario di incrocio in stazione di Porto Recanati, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*. Spesa preventivata L. 4230;

10. Nuova proposta per l'impianto sul piazzale della stazione di Casoria-Afragola nella linea *Foggia-Napoli*, di un binario tronco con un prolungamento in regresso verso Napoli e pel collegamento, mediante piattaforma, del detto binario tronco colla terza linea. Spesa occorrente L. 16.400, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

11. La proposta di lavori pell'ampliamento del servizio merci e per l'impianto del terzo binario in stazione di Carsoli, lungo la ferrovia *Roma-Solmona*. Spesa occorrente L. 29,800;

11. Il preventivo della spesa di L. 19,000 occorrente per provvedere all'impianto di apparecchi necessari per esercitare il tronco ferroviario compreso fra le stazioni di *Porta Vescovo* e di *Porta Nuova* in *Verona* col sistema di blocco;

13. La proposta per prolungamento del binario di incrocio, nonchè per la rettifica del tracciato dei binari della stazione di Cupramarittima, della linea *Bologna-Otranto*, col conseguente rifacimento in acciaio della seconda linea attualmente armata con rotaie in ferro. Spesa preventivata L. 10,460.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 20 corrente mese ebbe luogo presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea in Milano, la gara a licitazione privata per la ricostruzione dei muretti a secco, di chiusura della linea ferroviaria fra Montalto e Capalbio.

Alla gara furono invitate n. 12 Ditte, ma vi concorsero solo sei, rimanendo provvisoriamente deliberataria la Ditta Di Cola Francesco di Civitavecchia col ribasso del 18 0|0 sui prezzi di tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. La proposta pell'impianto di una bilancia a ponte, della portata di 30 tonnellate, nella stazione di Sarno, lungo la ferrovia da *Cancello ad Avellino*, con annesso preventivo di spesa di L. 6335;

2. Il preventivo della spesa di L. 620, occorrente per riparare i danni arrecati alla linea *Montepescali-Asciano* dalle intemperie del 15 dicembre 1896;

3. Il preventivo di L. 1000 per provvedere all'applicazione di catene con chiavi in ferro alla casa cantoniera in stazione di Bianconovo, nella stazione da *Taranto a Reggio;*

4. Il preventivo di L. 2350 per opere complementari della frana di Casatta alla progressiva media chilometrica 253.436 della linea da *Asciano a Montepescali;*

5. Il contratto stipulato colla Ditta Florio Giuseppe di Santhià per la costruzione del ponte definitivo per la strada della Naia, sul canale Cavour, fra *Santhià e S. Germano;*

6. La proposta pel ripristinamento e per la sistemazione del primo pennello a monte del manufatto sul torrente Agogna, al chilom. 13.595.97 della linea da *Tor-*

reberretti a Pavia, presso Lomello. Spesa occorrente L. 7850;

7. Proposta per la ricostruzione del pennello all'incile del canale Vermenagna, a monte del secondo ponte sul torrente Gesso, fra Boves e Borgo San Dalmazzo, nella linea da *Cuneo a Ventimiglia*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 21,800.

(*Estrazione di Obbligazioni al 4 0[0*).

La Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo notifica che, a sensi dell'art. 4 delle *Condizioni* inserite nei titoli d'Obbligazioni Mediterranee 4 0[0, il giorno *15 del corrente mese,* alle ore 10, si procederà, presso la sede della Società in Milano, Corso Magenta, n. 24 (Palazzo già Litta), alla *settima* pubblica estrazione delle serie dal n. 1 al 3000, ed alla *quarta* delle serie dal n. 3001 al 4000 di dette Obbligazioni, da sorteggiarsi in conformità delle relative Tabelle di ammortamento.

><

Nuovo sistema di trazione per le forti pendenze.

A titolo di cronaca, riferiamo che il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha rimesso a quello dei Lavori Pubblici una domanda del signor Agostino Lenzi di Alessio da Bagni della Porretta, il quale vorrebbe sottoporre all'Autorità competente un nuovo sistema di trazione per superare le forti pendenze fino al 12 0[0 con massima facilità, sicurezza ed economia di combustibile, adoperando una sola macchina a vapore per treno completo, come se fosse su linea di pianura in ordinarie pendenze.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere:

1. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Valentini per la costruzione dei tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro, della ferrovia da Parma a Spezia;

2. Su di una domanda di Anacleto Antonelli e di Andrea Venturi, ex-assistenti governativi sulla ferrovia da Eboli a Reggio, per ottenere il pagamento di indennità di isolamento, nei sensi del Decreto ministeriale del 25 marzo 1884;

3. Su di uno schema di convenzione addizionale, stipulato fra il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e le Società per le Ferrovie della Sicilia pel servizio coi *ferry-boats* attraverso lo Stretto di Messina, col quale atto lo Stato assume per proprio conto i rischi marittimi in luogo dell'obbligo del rimborso del premio di assicurazione assunto con la convenzione del 27 aprile 1885;

4. Su di una proposta di riduzione della penale inflitta alla Società industriale della Valnerina di Terni, per ritardo da essa frapposto nella consegna di materiali minuti di armamento, occorrenti pel tronco da Pergola ad Acqualagna, nella ferrovia da Sant'Arcangelo a Fabriano;

5. Su di una transazione progettata fra l'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, e l'Impresa Luigi Medici relativamente ad alcuni compensi da essa reclamati quale assuntrice delle opere murarie di riparazione ai manufatti lungo il tronco da Loreo a Chioggia, nella ferrovia Adria-Chioggia, e di ristaurazione di alcune stazioni del tronco medesimo;

6. Su di un progetto di transazione circa maggiori compensi reclamati dall'Impresa Albanese Achille pei lavori di costruzione della stazione ferroviaria di Palermo e su di una domanda dell'Impresa stessa per il condono della multa contrattuale inflittale per ritardo da essa frapposto nella ultimazione dei lavori stessi.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato un nuovo schema di contratto per l'appalto della fornitura e posa in opera delle pensiline metalliche e della tettoia metallica occorrenti per l'ampliamento della nuova stazione di Fabriano, lungo la linea da Foligno a Falconara, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea da Fabriano a Sant'Arcangelo.

Il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso che possa accogliersi una domanda avanzata dalla Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo, intesa ad ottenere un nuovo Decreto dichiarativo della pubblica utilità per procedere alla espropriazione, a termini di legge, delle zone di terreno occorrenti per la costruzione della galleria artificiale fra i chilnm. 125.966.80 e 126.131.57 della linea Eboli-Metaponto.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto dell'Adriatica riguardante l'impianto di un binario tronco pel servizio merci a piccola velocità nella fermata di Cadeo, lungo la linea da Bologna a Piacenza.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'acccordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione:

1. Alla concessione a favore della Ditta Andrea Monari per trasporto di mattonelle di carbon fossile e di coke da Venezia Marittima alle stazioni indicate nell'atto di concessione stesso;

2. Alla concessione di prezzi speciali a favore della Ditta Jario per i suoi trasporti di calce da Casale Monferrato a Vercelli;

3. Ad una proposta della Società per le Ferrovie della Sicilia, riguardante la concessione della tariffa speciale, a vagone completo, ai trasporti eseguiti in servizio internazionale della Rete Sicula di acquavite semplice in botti o barili;

4. Alla proposta di applicare un prezzo ridotto per tonnellata-chilometro a favore della Ditta Erasmo Esposito per i suoi trasporti di seconda corteccia di sughero da Roma-Trastevere a Napoli, Portici e Castellamare;

5. Alla convenzione stipulata tra la Società esercente la Rete Adriatica e la Ditta Leskoviech di Udine, per la concessione dei prezzi speciali pel trasporto di carbone minerale;

6. Alla estensione della tariffa locale n. 225 P. V. ai trasporti di paglia comune, fieno, ecc., in partenza dalle stazioni di Roma e di Lunghezza, della linea Roma-Solmona;

7. Alla rinnovazione, in favore della Ditta Trezza, della concessione relativa ai suoi trasporti di zolfo in partenza da Cesena;

8. Alle facilitazioni proposte a favore della Navigazione Generale Italiana per i trasporti di cotone in transito per l'Italia ed in destinazione della Germania per le vie di Genova-Pino e Venezia-Chiasso;

9. Alla concessione di prezzi speciali a favore del Cotonificio Veneziano per i suoi trasporti di carbone, con impegno di un determinato traffico minimo annuale;

10. Alla concessione del ribasso del 20 0[0 sulla tariffa normale a favore della Ditta Cirio, per il trasporto di 2000 ettolitri di vino di Terranova a Roma;

11. Alla concessione, a favore della Ditta Benini, del prezzo, in via di rimborso, di L. 1.25 la tonnellata per il trasporto a piccola velocità di almeno tonnell. 750 di calce da Bergamo a Cassano d'Adda nel periodo di quattro mesi;

12. Alla rinnovazione, in favore della Ditta Alfredo Minieri, durante il periodo dal 1° aprile al 30 settembre prossimo venturo, della concessione di cui la Ditta stessa ha fruito in passato per i suoi trasporti di acqua minerale da Telese a Napoli.

—

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, sono state approvate le modificazioni di tariffa pei cartoni e cartoncini, giusta il progetto all'uopo presentato all'approvazione governativa, di comune accordo fra la Mediterranea e l'Adriatica.

—

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterrano e dell'Adriatico officiate dal R. Ispettorato generale delle Strade Fetrate a studiare e proporre provvedimenti atti a facilitare i trasporti di agrumi dalla Calabria e dalla Sicilia, si sono messe d'accordo per presentare la seguente proposta: riduzione del 20 0[0 sui prezzi della tariffa locale n. 502 e riduzione del 30 0[0 pel percorso italiano sui prezzi delle tariffe internazionali, esclusa la serie B della tariffa a piccola velocità accelelerata n. 55.

Le predette Amministrazioni hanno però dichiarato che l'onere derivante dalle suindicate riduzioni dovrebbe essere sopportato per una metà dal Governo e per l'altra metà dalle Amministrazioni stesse.

—

È in corso di esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici, un progetto presentato di accordo fra la Mediterranea e l'Adriatica per la seguente aggiunta al paragrafo II del regolamento per la circolazione uslle ferrovie italiane dei carri di costruzione speciale nazionali ed esteri di proprietà privata o noleggiati da privati:

« L'ammissione sulle Ferrovie italiane dei carri speciali esteri che entrano in Italia vuoti per prender carico, resta subordinata, oltre alle condizioni sopraesposte, anche al consenso delle Amministrazioni ferroviare italiane sulle cui linee debbono essere inoltrati; consenso che dovrà sempre essere richiesto in tempo debito, e senza del quale i carri in parola verranno rifiutati ai transiti di confine ».

—

L'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea ha presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta per prorogare la validità per altri due anni della tariffa locale n. 231, piccola velocità, che va a scadere col 30 giugno p. v.

La detta tariffa concerne i trasporti di nitrato di soda e di solfato di soda greggio in partenza da determinate stazioni delle Reti Mediterranea ed Adriatica.

—

Siamo informati che parecchi stabilimenti industriali di Schio, produttori di tessuti in lana, hanno instato al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo che il vantaggio della tariffa locale n. 206 comune alle due grandi Reti ferroviarie sia esteso anche alla produzione di quelle vallate.

—

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno presentato all'approvazione governativa una proposta di appendice alla tariffa eccezionale n. 1002 P. V. riguardante la estensione della medesima alla Rete Sicula ed ai porti di Ancona, Venezia, Savona, Genova, Livorno, Napoli e Brindisi.

Detta tariffa, come è noto, riflette i trasporti vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili.

—

Sono in corso tre Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, coi quali si dispone quanto segue:

1. È approvata l'estensione della tariffa speciale a vagone completo n. 104, serie *A*, pei trasporti di acquavite semplice, in botti o barili, eseguiti in servizio interno della Rete Sicula, in conformità del progetto all'uopo presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia;

2. È approvata la proposta presentata dalla Società esercente le Ferrovie del Mediterraneo per comprendere nella voce della tariffa riguardante lo zolfo in pani ed il calcarone, con l'annotazione per lo sterro, contenente non più del 65 0[0 di zolfo, *il quale è ammesso al trattatamento di tariffa stabilita pei minerali non nominati allo stato naturale;*

3. È approvata, in via di esperimento, la tariffa speciale di esportazione *A* a piccola velocità, per la Rete Adriatica, per le merci spedite ai porti d'Africa oltre Suez e Gibilterra, in conformità del progetto all'uopo presentato dalla Società esercente la Rete Adriatica.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 28 febbraio 1897.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio 1896 al 28 febbraio 1897. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 179,695,142, con una differenza in più di L. 4,520,330 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15444 km., in aumento di chilometri 111, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 11,635, con un aumento di L. 211 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 28 febbraio 1897.*

Dal 1° al 28 febbraio 1897.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	9,445,877	1,640
Rete Adriatica	»	5602	5,709,465	1,019
Rete Sicula	»	1093	838,521	767
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta .	»	140	73,200	522
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	98,512	239
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	39,618	66
Ferrovie diverse . . .	»	1842	882,033	478
Totale generale. .	Km.	15,447	17,087,226	—

Differenze in confronto del mese di febbraio 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 85	— 342,847
Rete Adriatica	»	+ 8	— 1,526,591
Rete Sicula.	»	»	+ 43,938
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta. .	»	»	— 7,294
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	— 17,078
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 18,858
Ferrovie diverse	»	+ 18	+ 13,877
Totale generale . .	Km.	+ 111	— 1,854,853

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 aprile 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,654,515.49, con un aumento di lire 99,006.58 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 aprile 1897 si ragguaglia a L. 105,239,651.15, presentando un aumento di L. 1,376,295.18 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

— *Facilitazioni ferroviarie.* — La Direzione generale delle Ferrovie Mediterranee ci comunica che per favorire il concorso all'Esposizione triennale di Belle Arti in Milano, vengono messi in distribuzione, oltre i normali biglietti di andata e ritorno e quelli in uso per le varie combinazioni di viaggio circolare comprendenti Milano, anche i biglietti di andata e ritorno speciali indicati nel quadro che segue coi rispettivi prezzi e relativi periodi di validità.

Da Livorno S. Marco, via Genova-Alessandria o Voghera a Milano, validità giorni 5, 1ª classe L. 53.50; 2ª L. 37.45; 3ª L. 24.20.

Da Napoli ed Agenzie, via Roma-Genova-Alessandria o Voghera a Milano, validità giorni 10, 1ª classe L. 140.65; 2ª L. 98.55; 3ª L. 63.75.

Da Pisa Centrale, via Genova-Alessandria o Voghera a Milano, validità giorni 5, 1ª classe L. 50.55; 2ª L. 35.40; 3ª L. 22.90.

Da Roma Termini ed Agenzie, via Genova-Alessandria o Voghera a Milano, validità giorni 8, 1ª classe L. 102.25; 2ª L. 71.65; 3ª L. 46 40.

Da Spezia, via Genova-Alessandria o Voghera a Milano, validità giorni 5, 1ª classe L. 39; 2ª L. 27.30; 3ª L. 17.65.

I biglietti di cui sopra per i quali è stabilita la validità di 5 giorni, non danno diritto a fermate intermedie, quelli invece comportanti la validità di 8 e 10 giorni danno diritto a tre fermate intermedie tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno.

La scadenza di questi ultimi rimane fissata alla mezzanotte dell'ultimo giorno di validità.

Anche ai suddetti biglietti speciali sono applicabili le norme e condizioni stabilite per i biglietti di andata e ritorno, dall'allegato 4° alle tariffe e condizioni pei trasporti, eccezione fatta per quanto è detto sopra, riguardo al periodo di validità ed alla facoltà di fermata in stazioni intermedie.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,141,597.62, con un aumento di lire 357,788.88 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1897 si ragguaglia a L. 30,106,751.19 e presenta un aumento di lire 2,287,498 15 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia Santhià-Biella. — *Riduzione delle tariffe.* — Il ministro Prinetti, sulla base del voto pronunciato dai Corpi consulenti dello Stato, ha disposto perchè sieno fatte le opportune ingiunzioni alla Società concessionaria della Santhià-Biella per il ripristino, entro breve termine, della tariffa viaggiatori stabilita per quella linea dall'atto di concessione.

Tramvie di Napoli. — Il Consiglio Comunale di Napoli ha in massima approvato la trasformazione delle tramvie a cavalli in tramvie elettriche. Resta a discutere la convenzione, proposta dalla Giunta, colla Società esercente, convenzione che non mancherà di sollevare molti incidenti.

Intanto si annunzia che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole sulla domanda della Società Tramvie Napoletane per la sostituzione della trazione elettrica a quella a vapore sulla linea urbana tra il Museo e la Torretta pel corso V. E. e per l'adozione dello stesso sistema di trazione sull'altra linea da piazza Salvator Rosa al Vomero.

Tramvie provinciali di Firenze. — Il 22 scorso mese si tenne a Firenze l'assemblea generale della Società delle Tramvie provinciali di Firenze, nella quale fu presa la deliberazione di addivenire alla liquidazione della Società, nominando liquidatore il signor Ezio Rossi, direttore della Società stessa. Ad esso fu data la facoltà di cedere l'attivo sociale alla Società belga delle Tramvie fiorentine, la quale lo pagherebbe in azioni proprie, aumentando all'uopo il suo capitale per l'importo corrispondente. La stessa Società belga ha già fatto acquisto di tutte le azioni della Società degli Omnibus fiorentini, cosicchè nelle sue mani si troverà riunito il traffico tramviario di Firenze, e provvederà tosto a trasformare tutte le linee esistenti a trazione elettrica.

Tramvia Monza-Pandino. — A Rivolta d'Adda avrà luogo, domenica 2 maggio, alle ore 13, una riunione per concretare i provvedimenti necessari alla sistemazione del ponte sull'Adda e per l'esecuzione delle opere accessorie di difesa. In detta riunione si tratterà pure la questione della progettata tramvia Monza-Pandino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Apertura di nuove linee.* — Le linee del *moratorium* della ferrovia Nord-Est, Eglisau, Sciaffusa e Thalweil-Zugo, devono essere aperte al pubblico esercizio col 1° giugno p. v. Però i lavori alla stazione di Zugo sono assai in arretrato, non è però ancora escluso che possano ancora essere terminati in tempo utile. Nella corrente settimana avranno luogo, in presenza del Dipartimento delle ferrovie, le prove officiali di resistenza dei ponti sull'intiera linea Thalweil-Zugo. Il collaudo delle due linee si farà due o tre giorni prima dell'apertura dell'esercizio e la festa d'inaugurazione avrà luogo partitamente per ciascuna di loro, cioè, per la linea Eglisau-Sciaffusa al sabato 29 maggio, e per la Thalweil-Zugo il lunedì 31 maggio.

— *Per il riscatto delle ferrovie.* — Parecchi Delegati del Governo Cantonale, del Municipio e del Circolo dei Commercianti hanno risolto di inoltrare una petizione al Consiglio Federale perchè sia mantennta una sede di Direzione di ferrovia in San Gallo.

Ferrovie Francesi. — *Linea da Carhaix a Châteaulin.* — Con decreto 13 aprile è stato dichiarato di utilità pubblica l'impianto di una ferrovia da Carhaix a Châteaulin.

— *Ferrovia funicolare del Capucin.* — In data 17 aprile è stato dichiarato di pubblica utilità l'impianto, sul territorio del Comune di Mont-Dore, di una ferrovia d'interesse locale funicolare, a trazione elettrica, partente dal ponte Meynadier sulla Dordogna, e giungente alla sommità della montagna detta « Salone del Cappuccino ». Fra sei mesi, il concessionario dovrà costituire una Società anonima.

La tariffa pei viaggiatori sarà per la salita di 1 franco, per la discesa di fr. 0.50.

— Lunedì scorso, alle 8 pom., pochi momenti prima del passaggio del treno proveniente da Parigi, il tunnel della ferrovia delle Ardenne, lungo 900 metri, che si trova alla sortita della stazione di Montmédy, si è sprofondato per l'estesa di 20 metri. Attualmente il tunnel è ostruito completamente. Credesi che occorrerà non meno di un mese per poter riaprire il passaggio. Questo tunnel ha una grande importanza strategica, perchè è la chiave della linea delle Ardenne.

Ferrovie Germaniche. — *Nuova ferrovia di montagna areostatica.* — Qualche anno fa si è molto parlato del sistema di una ferrovia areostatica di montagna, bre-

vettato in Germania, nel quale il veicolo sarebbe una specie d'areostato allungato, che scorre sopra una gomma funicolare. Di questo curioso sistema di locomozione se ne farà quanto prima l'esperimento in Germania, sopra il Hohenstaufen, a 1813 metri d'altitudine, dopo Reichenhall. Il pallone scorrerà sopra una rotaia, ed i viaggiatori, semiareostatici, prenderanno posto in una specie di navicella per traverso della quale passa un canapo rilegato ai meccanismi di funzionamento della corsa.

L'inventore è l'ingegnere Volderaurer.

Ferrovie della Gran Bretagna. — *Ferrovia elettrica a Dublino.* — Una ferrovia elettrica mette oggi in comunicazione Dublino coi sobborghi; essa è lunga 12.5 km. e funziona col mezzo della corrente elettrica e della corrente a tre fasi. La stazione centrale fornisce la corrente costante per una parte della linea; per un'altra sezione vi sono due stazioni secondarie che ricevono delle correnti a tre fasi, che per mezzo di macchine speciali vengono cambiate in corrente costante.

Ferrovie Rumene. — *Linea Cernavoda-Costanza.* — Per il 17 maggio p. v. è indetta la seguente asta di lavori da eseguirsi per la linea Cernavoda-Costanza. L'asta è divisa in due lotti, il primo di L. 428,515, il secondo di L. 205,542.03.

1. Lotto dal chilom. 174 al chilom. 200.

I. *Costruzione di argini con cave di prestito:* metri cubi 211,914.38 a L. 0.70 = L. 148,340.07;

II. *Costruzione di argini con terra di trincea:* metri cubi 280,175 a L. 1 = L. 280,175.

2. Lotto dal chilom. 200 al chilom. 220.

I. *Costruzione di argini con cave di prestito:* metri cubi 152,319.40 a L. 0.70 = L. 106,632.58;

II. *Costruzione di argini con terra di trincea:* metri cubi 98,918.45 a L. 1 = L. 98,918.45.

Notizie Diverse

Sospensione dei treni di lusso. — Col 30 aprile vennero sospesi i treni speciali di lusso settimanali fra Vienna-Nizza-Cannes, via Milano-Genova. In questa stagione invernale passata il movimento viaggiatori con detto treno fu fortissimo, ciò che dimostra l'utilità di treni celeri consimili.

Il telefono Milano-Como-Chiasso-Zurigo. — Il Governo federale Svizzero sta attivamente studiando le modalità per la congiunzione telefonica della città di Milano con Como e Zurigo. Il tratto Chiasso-Lugano non presenta serie difficoltà, molte invece il secondo Lugano-Zurigo.

La linea telefonica non potrà passare per il tunnel del Gottardo a causa delle perturbazioni delle altre linee elettriche che già passano nella galleria e del continuo viavai dei treni, il cui rumore potrebbe impedire le regolari comunicazioni.

La costruenda linea passerà pertanto per Bellinzona, San Bernardino Coira, rannodandosi quindi alla grande rete telefonica della Svizzera interna.

Il *Bateau rouleur* e la nave *Flindt*. — Da parecchio tempo i cultori dell'arte navale si occupano di un nuovo piroscafo, la cui costruzione è fondato sullo stesso principio dell'attrito per cui si muovono i ruotabili sulla terra.

Il nuovo piroscafo, ideato in Francia, è stato costruito all Hâvre. La sua enorme carcassa poggia su varie coppie di immense ruote vacue e galleggianti, le quali ruzzolano sull'acqua allo stesso modo di quelle di una locomotiva sulle ruotaie. L'apparecchio motore agisce su queste ruote, le quali producono lo stesso effetto dei propulsori (elice o ruote a palette) dei piroscafi comuni.

Senza insistere troppo sul principio scientifico che ha diretto l'inventore, il maggior problema da cui questi fu preoccupato era quello di ottenere praticamente in acqua la stabilità necessaria per un galleggiante destinato al trasposto di uomini e merci.

E i primi esperimenti della nuova nave erano perciò attesi con ansietà dal mondo marinaresco.

Ora l'*Ernest Bazin*, il nuovo *bateau rouleur*, ha finalmente compiuto il suo primo esperimento e sta ora per tentare la traversata della Manica. A giudicare dal tratto percorso, da Duclair all'Havre, e dalle evoluzioni felicemente eseguite prima di entrare in quest'ultimo porto, il *bateau rouleur* pare siasi infatti comportato ammirevolmente, non cessando di provare la sua perfetta navigabilità. I *rouleurs* funzionarono a meraviglia, senza trepidazione, senza rumore e « la stabilità fu così assoluta, ha dichiarato il comandante Vranken, che si sarebbe potuto fare una partita di bigliardo in coperta senza essere incomodato nelle carambole ».

— Un risultato ben più sorprendente si attendeva da una piccola nave che si sta per varare agli Stati Uniti. Essa dovrà percorrere cinquanta nodi, ossia 92 chilometri all'orà. Ne è autore un danese, certo capitano Flindt, il quale ha munito la nuova nave di un propulsore elicoidale, pure di sua invenzione. La nave misurerà soltanto 20 m. di lunghezza, 1 m. 95 di larghezza e 1.65 di profondità, e sarà ricoperta interamente da un ponte che ha la forma del dosso di una tartaruga.

La macchina non avrà la forza che di 20 cavalli e sarà posta in movimento a mezzo di gaz.

L'equipaggio sarà formato di sette uomini.

Il capitano Flindt, che prima di stabilire la forma definitiva di questa nuova nave e del suo propulsore, ha fatto moltissimi esperimenti, appena avuta la prova della sua velocità, intende approfittare del bel tempo d'estate per traversare l'Atlantico da New York a Queenstown, e spera compiere il tragitto in due giorni.

Se riesce nella prova, il capitano Flindt terrà così il *record* della velocità sul mare e a lunga distanza, le torpediniere più rapide non raggiungendo che 32 nodi. Riuscirà a battere persino anche i grandi espressi del continente. È però vero che è molto più facile promettere 50 nodi all'ora, che realizzarli.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 10,400 per provvedere alla costruzione di scogliere a presidio della spalla Saluzzo del ponte sul torrente Varaita al km. 6.737.76 della linea Savigliano-Saluzzo e dei due argini ortogonali a monte;

L. 6 335 per provvedere all'impianto di una bilancia a ponte della portata di tonnellate 30 nella stazione di Sarno, della linea Cancello-Avellino;

L. 5,200 per provvedere al consolidamento del rilevato in frana fra i km. 89.008 e 89.047.70, compreso fra le stazioni di Persano e Contursi, della linea Eboli-Metaponto;

L. 2,370 per provvedere alla chiusura dei terreni espropriati alle sorelle Clementi alle frane delle Ripi e Casalta, fra i km. 252 e 254 della linea Montepescali Asciano;

L. 2,350 per provvedere alle opere complementari pel consolidamento della frana di Casalta, al km. 253.436 della linea Montepescali-Asciano;

L. 860 per provvedere alla retrocessione all'Ecc.ma Casa Pallavicini dell'area occupata dalla cava di Campo di Merlo, lungo la linea Roma-Pisa;

L. 280 per provvedere all'impianto di una vaschetta con relativo serbatoio d'acqua nel dormitorio del personale viaggiante, nella stazione di Pisa Centrale.

Rete Adriatica. — L. 40,000 per provvedere all'impianto degli apparecchi e dei segnali occorrenti per esercitare il tronco Mestre-Venezia col sistema di blocco;

L. 29,800 per provvedere all'ampliamento del servizio merci e all'impianto del 3° binario nella stazione di Carsoli della linea Roma Solmona;

L. 28,000 per provvedere alla sostituzione di arcate in muratura per doppio binario alle travate metalliche per un binario attualmente in opera al ponte obliquo in tre luci sul sottovia Tesino ed al sottovia obliquo in una luce sulla strada provinciale Terni-Foligno, posti rispettivamente al km. 140.298 ed al km. 140.378.70 da Roma, sulla linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 19,000 per provvedere all'impianto degli apparecchi occorrenti onde esercitare il tronco Verona P. N.-Porta Vescovo, col sistema di blocco;

L. 16,400 per provvedere all'impianto, sul piazzale merci della stazione di Casoria-Afragola della linea Foggia-Napoli, di un binario tronco con prolungamento in regresso verso Napoli e al collegamento mediante piattaforme del detto binario tronco, colla terza linea della stazione;

L. 10,460 per provvedere al prolungamento del binario d'incrocio, nonchè alla rettifica del tracciato dei binari alle estremità della stazione di Cupramarittima della linea Bologna-Otranto, col seguente rifacimento in acciaio della seconda linea attualmente armata con rotaie di ferro;

L. 8,300 per provvedere al consolidamento del 4° di cono a monte della spalla verso Faenza del viadotto Le Cale, al km. 35.042 della linea Faenza-Firenze.

Rete Sicula. — L. 820 per provvedere al consolidamento dell'acquedotto a volto di m. 1,50 di luce, esistente al km. 285.206 da Palermo, della linea Messina-Siracusa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 30 aprile). — Colla Ditta E. Valenzano, di Torino, per fornitura di tonn. 2000 di carbon fossile da forgia;

Colla Società Anglo-Romana per l'illuminazione di Roma, per fornitura di tonn. 4000 di carbone coke gaz;

Colla Ditta Watts Williams e C., di Cardiff, per fornitura di tonn. 25,000 di carbone grosso inglese mezzo grasso;

Colla Ditta Casalegno Giuseppe, di Torino, per fornitura di Cg. 50,000 di sevo di bue;

Colla Ditta Agostino Oneto e C. in liquidazione, di Sampierdarena, per fornitura di Cg. 60,000 di grasso composto per veicoli per la stagione estiva;

Colla Ditta Fratelli Bietti e Minacca, di Milano, per fornitura di Cg. 60,000 di piombi a serie da 1 a 50 per carri-merci;

Colla Société Anonyme John Cockerill, di Seraing, per fornitura di 650 molle di sospensione e di 350 molle di trazione;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per fornitura di Cg. 100,000 di ferro laminato in isbarre per gratelle da focolai delle locomotive;

Colla Ditta Paganini, Villani e C., di Milano, per fornitura di Cg. 30,000 di solfato di rame;

Colle Ditte: Giuseppe Pasquina, di Torino; Pessione e Patetta, di Settimo Torinese; Giuseppe Chiappo, di Settimo Torinese, per fornitura di m. 3430 ciascuna di stoffa di crine per carrozze.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per impianto servizio merci a P. V. e di trasbordo sull'area ex-Frova a Sampierdarena. Importo L. 660,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino all'8 maggio corr., ore 10,30.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano, l'appalto dei lavori di costruzione tettoia metallica per copertura del riparto Fucine nelle Officine di Pietrarsa (Napoli), col ribasso del 17.05 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Carega ing. Carlo di Napoli, l'appalto dei lavori di consolidamento del ponte sul Vallone Fiori 2° al km. 68.101 presso la stazione di Pisciotta, col ribasso del 21 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Franchin Silvio, di Milano, l'appalto dei lavori di riverniciatura della tettoia viaggiatori in stazione di Luino, col ribasso del 20.75 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta suddetta l'appalto dei lavori di riverniciatura dei ponti metallici sulla linea Gozzano-Domodossola, col ribasso del 17.75 per 100 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Girgenti (6 maggio, ore 12, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale, n. 69, da Palermo a Girgenti, compreso fra la Sella Contuberna e l'estremo destro del parapetto del ponte sul fiume Platani, della lunghezza di m. 38,237.30, escluse le traverse degli abitati di Santo Stefano Quisquina, Bivona, Alessandria della Rocca e Cianciana, durante il sessennio 1897-1903, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1903. Importo L. 218,559.60, dietro l'ottenuto ribasso di L. 25.66 0|0.

Sotto-Prefettura di Mondovì (10 maggio, ore 10, unico e def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un argine a difesa dell'abitato di questo Comune dalle acque del fiume Stura. Imp. L. 64,084.05. Cauz. L. 3000.

Municipio di Torino (11 maggio, ore 14, unico e def.). — Appalto delle opere di riforma della tettoia chiusa di levante ad uso mercato nella piazza Emanuele Filiberto. Importo L. 45,000. Cauzione L. 4000.

Genio Militare di Milano (14 maggio, ore 10, unico e def.). — Appalto dei lavori di sopraelevazione del 1° piano della caserma Montebello. Importo L. 25,000. Cauz. L. 2500.

Municipio di Parma (15 maggio, ore 12, unico e def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso delle scuole elementari in un'area adiacente alla strada del Quartiere e al borgo Bertano. Importo L. 143,012.06. Cauz. L. 13,600.

Genio Militare di Firenze (17 maggio, ore 11, unico e def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una seconda casermetta per uno squadrone di cavalleria ed accessori relativi, nonchè per costruzioni complementari di carattere provvisorio, ai Prati della Zecca Vecchia in Firenze. Importo L. 150,000. Cauz. L. 15,000.

Municipio di Genova (18 maggio, ore 14, unico e def.). — Appalto dei lavori complementari del corso Firenze. Importo L. 85,0000, Cauz. L. 8500.

Municipio di S. Filippo del Mela (18 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla esecuzione della presa e condotta delle acque potabili in questo Comune. Importo. L. 58,266.09. Cauz. provv. L. 4000. Fatali 9 giugno, ore 12.

Municipio di Scicli (20 maggio, ore 11, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per la conduttura e distribuzione delle di già allacciate acque potabili nel comune di Scicli in due lotti:

1° lotto. — Delle opere di conduttura delle di già allacciate acque potabili delle sorgenti S. Guglielmo e S. Corrado. Importo L. 89,004.69. Cauz. provv. L. 4450;

2° lotto. — Delle opere di distribuzione. Importo L. 76,458.37. Cauz. provv. L. 3820. Fatali 4 giugno, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (31 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto di lavori di riparazione e rinforzo della diga Frangiflutti alla Vegliaia nel porto di Livorno. Imp. L. 658,500. Cauz. L. 30,000. Fatali a stabilirsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria ed Armamenti marittimi — Spezia — (13 maggio, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di **piombo** in pani, in tubi ed in lastre. Importo L. 12,041.60. Cauz. L. 1403. Fatali 4 giugno, ore 12.

R. Fabbrica d'Armi — Torino — (15 maggio, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 250 di **litantrace** grasso per caldaie a L. 40. Cauz. L. 1000. Consegna giorni 60.

Polverificio di Fontanaleri (15 maggio, ore 16, unica e def.). — Fornitura di **carbone** agglomerato in formelle, tonn. 72 a L. 34; tonn. 2000 **litantrace** magro (per caldaie e forni a riscaldare e bollire) a L. 37; tonn. 24 **idem** grasso da fucina L. 33. Cauz. L. 7724.

R. Fonderia — Genova — (17 maggio, ore 15, unica e def.). — Fornitura di tonn. 250 di **coke** a L. 0.45. Cauz. L. 1125. Consegna a giorni 60.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Fratelli Poli, Chioggia, bettolina, 3° Dip., L. 7950;
L. Amanti e Amate, Napoli, vernice a smalto, 4° Dip. L. 35,000;
Fratelli Glisenti, Brescia, tubi di ferro, 3° Dip., L. 2753;
Carlo Dumontet, Napoli, lamiere di ferro, 2° Dip., L. 3176;
Fratelli Glisenti, Brescia, chiavarde, id., L. 129,649;
Gio. Ansaldo e C., Sampierdarena, condensatore, id., L. 14,090;
Fratelli Glisenti, Brescia, tubi di ferro, id., L. 32,305;
Gio. Ansaldo e C., Sampierdarena, distillatori, 3° Dip., L. 1200.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Aprile 24	Maggio 1
Azioni Ferrovie	Biella		L. 508	508
»	»	Mediterranee	» 507	513
»	»	Meridionali	» 663.25	673
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 382.50	383
»	»	» (2ª »)	» 362.50	363
»	»	Secondarie Sarde	» 263	265
»	»	Sicule	» 590	600
Buoni Ferrovie Meridionali			» 545	548
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 296	298
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 316	316
»	»	Gottardo 4 %	» 101.50	101.40
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 508.25	509
»	»	Meridionali	» 305	306
»	»	Meridionali Austriache	» 391.50	393
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 301	301.50
»	»	» 2ª emiss. »	287	289
»	»	Pontebba	» 461	462
»	»	Sarde, serie *A*	» 293	293
»	»	» serie *B*	» 295	295
»	»	» 1879	» 293.75	294
»	»	Savona	» 323	324
»	»	Secondarie Sarde	» 433	434 50
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 478	481
»	»	Tirreno	» 460	460
»	»	Vittorio Emanuele	» 316	317

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie Nord-Milano. — Dal 1° maggio sarà pagato il dividendo 1896 in L. 18, presentando la cedola n. 4.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si porta a notizia dei signori Azionisti che a forma dell'art. 25 degli Statuti sociali, è convocata per il giorno 20 maggio prossimo a mezzodì a Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca) in via Pinti, N. 93, l'Assemblea generale degli Azionisti.

Ordine del giorno.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione e relazione dei Sindaci;
Bilancio consuntivo dell'anno 1896, preventivo del 1897, e deliberazioni relative;
Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;
Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti, dovrà essere fatto dal giorno 4 al giorno 10 maggio 1897, a:

Firenze alla Banca d'Italia ed alla Sede della Società (Servizio Finanza e Titoli);
Napoli, Torino, Livorno, Roma, Padova, Pisa e *Savona* alla Banca d'Italia;
Genova alla Cassa Generale e alla Banca d'Italia;
Milano alla Banca d'Italia ed al Banco Zaccaria Pisa;
Bologna alla Cassa della Società (Direzione dei Trasporti);
Parigi alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale e alla Banca di Parigi e dei Paesi Bassi;
Berlino presso la Deutsche Bank e presso i sigg. R. Warschauer e C.;
Francoforte s/m presso la filiale della Deutsche Bank di Berlino;
Londra presso i sigg. Baring Brothers e Comp. Limited;
Vienna presso l'I. R. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria;
Trieste presso la filiale Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria.

Firenze, 20 aprile 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

Le modalità per l'esecuzione dei detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* delli 20 aprile 1897, N. 92, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Aprile 1897.* — *29ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1291	— 190
Media	4489	4407	+ 82	1230	1249	— 29
Viaggiatori	1,460,248 15	1,452,825 47	+ 7,422 68	100,537 99	83,742 98	+ 16,795 01
Bagagli e cani	82,266 91	77,709 54	+ 4,557 37	2,529 54	2,337 37	+ 192 17
Merci a G.V. e P.V. acc.	340,696 16	320,947 94	+ 19,748 22	19,143 46	12,573 77	+ 6,569 69
Merci a P. V.	1,571,405 91	1,544,367 71	+ 27,038 20	77,687 37	61,004 13	+ 16,683 24
TOTALE	3,454,617 13	3,395,850 66	+ 58,766 47	199,898 36	159,658 25	+ 40,240 11
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 20 Aprile 1897.*						
Viaggiatori	38,400,979 42	38,825,204 46	— 424,225 04	2,474,046 87	2,398,591 02	+ 75,455 85
Bagagli e cani	1,972,231 09	1,905,504 64	+ 66,726 45	79,213 31	69,156 27	+ 10,057 04
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,929,110 03	9,615,648 19	+ 313,461 84	467,689 68	445,960 86	+ 21,728 82
Merci a P. V.	49,795,523 03	48,640,487 25	+1,155,035 78	2,120,857 72	1,962,803 28	+ 158,054 44
TOTALE	100,097,843 57	98,986,844 54	+1,110,999 03	5,141,807 58	4,876,511 43	+ 265,296 15
Prodotto per chilometro.						
della decade	749 70	770 56	— 20 86	181 56	123 67	+ 57 89
riassuntivo	22,298 47	22,461 28	— 162 81	4,180 33	3,904 33	+ 276 00

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 11ª Decade — dall'11 al 20 Aprile 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	1,230,320.06	67,310.63	251,907.68	1,346,719.84	8,553.30	2,904,811.51	4,247.00
1896	1,165,318.22	67,034.16	241,610.84	1,119,452.26	9,032.41	2,602,447.89	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 65,001.84	+ 276.47	+ 10,296.84	+ 227,267.58	— 479.11	+ 302,363.62	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	10,391,412.31	526,892.21	3,186,580.44	13,743,953.94	119,937.88	27,968,276.78	4,247.00
1896	10,083,024.54	538,255.01	3,018,249.46	12,130,005.58	141,030.10	25,910,564.69	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 308,387.77	— 11,862.80	+ 168,330.98	+ 1,613,948.36	— 21,092.22	+ 2,057,712.09	»

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	69,882.74	1,532.15	25,601 62	138,217.65	1,551.95	236,786.11	1,359.88
1896	66,312.41	1,428.16	18,414.53	93,910.62	1,295.13	181,360.85	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 3,570 33	+ 103 99	+ 7,187.09	+ 44,307.03	+ 256.82	+ 55,425.26	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	671,069.90	13,501.84	218,846.15	1,220,032.70	15,023.82	2,138,474.41	1,359.88
1896	639,131.47	13,870.97	204,491.45	1,033,800.88	17,393.58	1,908,688.35	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 31,938.43	— 369.13	+ 14,354.70	+ 186,231.82	— 2,369.76	+ 229,786.06	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
560.31	496.50	+ 63.81	5,369.61	4,961.63	+ 407.98

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli, via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog., via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog., via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Paris-Nord (Buffet) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	Vagon-Restaurant		8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	»		»	—	6 10 p.	
Torino Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2) Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon —	11 20 p.	1 43 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais*. Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 8 Maggio 1897 NUM. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Cambiamenti principali d'orario da attivarsi il 1° giugno 1897 nel 1° Compartimento.

Linea Milano-Chiasso. — Col nuovo orario che verrà attivato sulla Rete Mediterranea col 1° giugno p. v. il diretto del Gottardo che attualmente arriva a Milano alle 17.23 vi giungerà invece alle 15.7, e quello che ora parte da Milano pel Gottardo alle 10.25 ne partirà invece alle 12.30.

Fra Basilea e Milano sarà inoltre introdotto un nuovo treno diretto che giungerà a Milano alle 22.20 ed un altro in senso opposto che partirà da Milano alle 7.30, cioè prima dell'attuale 52 il quale ritarderá la sua partenza sino alle 7.45. I treni in arrivo a Milano alle 15.7 e in partenza alle 12.30 saranno composti di vetture di sola 1ª classe e con quello che parte alle 12.30 sarà attivato un servizio di vettura *Restaurant*.

Il treno festivo partirà da Milano alle 5, anzichè verso le 8.10, come negli anni scorsi; il treno accelerato che da Lugano ora arriva a Milano alle 9.50, vi arriverà invece alle 9.27 e sarà seguito da un nuovo treno in arrivo a Milano alle 12.23; il diretto delle 16.20 da Milano partirà, col 1° giugno, alle 16.30, e sarà pure seguito da un nuovo treno in partenza alle 16.50, allo scopo di poter sensibilmente accelerare la marcia del primo, non più abilitato al servizio di tutte le stazioni intermedie. Sarà aumentato pure il numero dei treni locali fra Milano e Monza.

Linea Milano-Roma e Torino-Roma. — In seguito alle innovazioni d'orario sulla ferrovia del Gottardo sopracitate, il diretto 61 delle 15.5 sarà ritardato di 20 minuti da Milano a Novi, e di conseguenza sarà pure posticipato di altrettanto il treno 1 da Torino a Roma, col quale il 61 si fonde a Novi, partendo da Torino alle 15.5 con arrivo a Genova alle 18.43, a Firenze alle 1.10, e a Roma alle ore 7.5.

In senso inverso il treno 4, che ora parte da Roma alle 22.17 per Torino, partirà da Roma alle 21.55, da Genova alle 8.35 e arriverà a Torino alle 12.20, e l'attuale accelerato 384 coincidente a Novi col 4, sarà convertito in diretto onde raggiungere a Voghera la coincidenza col 95 per Piacenza ed oltre, e a Milano quella col diretto delle 12.30 pel Gottardo. In tale guisa si crea una nuova celerissima comunicazione di Genova con Bologna, ecc., coincidendo il 95 suddetto a Piacenza col direttissimo 1 Adriatico.

Il 64 Roma-Milano sarà di poco ritardato da Genova in poi, giungendo a Milano alle 9 50, anzichè alle 9.35; il 62 da Novi a Milano, sarà reso più celere per assicurarvigli meglio la coincidenza col nuovo treno pel Gottardo delle 7.30, mentre l'attuale 382 omnibus da Novi a Milano sarà convertito in accelerato e arriverà a Milano alle 9.20, anzichè alle 10.45.

Saranno aumentati ed accelerati i treni locali fra Milano e Pavia, e si migliorerà sensibilmenle la comunicazione di Milano e di Pavia con Stradella.

Torino-Milano. — Sarà istituito un nuovo treno diretto in partenza da Milano alle 7.10 con arrivo a Torino alle 10.10; il diretto 14 partirà da Milano alle 10.55 anzichè alle 10.40; il treno accelerato 304 sarà reso omnibus, e partirà da Milano alle 5 anzichè alle 7, e si sopprimerà il treno merci con viaggiatori 302 fra Milano e Novara, che ora parte da Milano alle ore 1.50.

Torino-Aosta. — Si attiveranno dal 1° luglio a tutto il 15 settembre due treni diretti giornalieri in coincidenza a Chivasso coi diretti da e per Milano. Partenza da Torino 9.10, arrivo ad Aosta 12.30; Aosta partenza 17.30, Torino arrivo 20.50.

Torino-Torre Pellice. — Si attiveranno pure due diretti giornalieri a datare dal 15 luglio p. v. pei villeggianti. Torino partenza 17.25, Torre Pellice arrivo 18.58; Torre Pellice partenza 7.50, Torino arrivo 9.22.

Novara-Domodossola. — Su questa linea venne in via eccezionale attivato il servizio con 4 coppie di treni fino dal 1° corrente (maggio).

Novara-Varallo. — Col 1° giugno andrà in vigore un servizio nuovo con 4 coppie di treni opportunamente coincidenti coi treni per e da Torino, Milano e Genova.

Novara-Arona. — Si aumenteranno e si accelereranno i treni per migliorare le comunicazioni di Torino e Genova col Lago Maggiore.

Novara-Luino. — Il treno 322 coincidente a Novara col

diretto delle 8.45 Torino-Milano, e a Luino col treno in corrispondenza col nuovo celerissimo pel Gottardo, anzichè da Novara, partirà da Mortara in coincidenza col treno che partirà da Genova alle 6.40.

Milano Gallarate-Porto Ceresio e *Milano-Gallarate-Arona.* — Si migliorano sensibilmente le comunicazioni di Milano con Varese ed oltre e con Arona in confronto coll'orario estivo degli anni decorsi.

Genova-Ventimiglia. — Sarà riattivato con lievi varianti lo stesso orario del 1° giugno 1896. Il treno delle 16.20, da Genova per Savona, sarà ritardato sino alle 17.10.

Pisa-Roma. — Come nello scorso anno i direttissimi 9 e 10 saranno sospesi fra Pisa e Roma dal 1° luglio a tutto il 15 settembre.

Saranno poi riattivati, come negli anni scorsi, i servizi estivi e quelli speciali per la stagione balneare.

Visto l'arrivo del nuovo treno del Gottardo a Milano alle 22.20 il treno Adriatico 7 che ora parte alle 22.10 sarà ritardato fino alle 22.40 e arriverà a Firenze alle 6.34 e a Roma alle 13.10 invece delle 12.50.

NUOVE LINEE FERROVIARIE
progettate a Londra

Bisogna risalire a quarantaquattro anni indietro per trovare un periodo comparabile all'epoca attuale per la molteplicità dei progetti ferroviari da eseguirsi a Londra; è, infatti, nel 1853 che fu autorizzata sotto il nome di « North Metropolitan Railway » la prima linea veramente urbana nella Metropoli e che fu seguita da numerosi altri progetti. Il confronto tra le due epoche deve d'altronde arrestarsi là, poichè quarant'anni fa non si parlava di elettricità e l'unica forza a cui si pensava era quella del vapore. Ma non è questa la sola differenza da segnalare fra i metodi allora in uso ed i nostri, poichè le linee costrutte sul territorio della Metropoli, quantunque per la maggior parte sotterranee, furono allora costrutte a sì poca profondità che la loro apertura esigette l'apertura di nuove vie e fu un incaglio considerevole al movimento.

Oggidì, al contrario, le linee, per la maggior parte elettriche, in via di costruzione, sono fatte ad una profondità tale che il movimento cittadino, nemmeno durante i lavori, non risente alcun danno.

Molte linee nuove sono ora progettate ed in costruzione. Londra, la città più popolata del mondo, non ha una rete di linee metodicamente stabilite. La rete intricata delle ferrovie londinesi, al loro grado di sviluppo attuale, non potrebbe riorganizzarsi sopra alcuna base nuova, ed i Londinesi di oggi e di domani dovranno continuare a sopportare le noie che la mancanza di previdenza degli autori dei progetti e dei legislatori della generazione precedente loro hanno cagionato. Se essi avessero avuto la più piccola idea dello enorme accrescimento che avrebbero subìto la città di Londra e il suo movimento, ora essa sarebbe dotata di una grande stazione centrale di corrispondenza, ove ciascuno potrebbe cambiare di treno per tutte le direzioni. Ma nessuno di quelli che erano al potere sospettò quali potessero essere i bisogni futuri, ed i due o tre uomini che ne ebbero il presentimento trenta o quaranta anni fa, furono trattati di visionari ed i loro progetti furono considerati come utopie.

Nel 1863 un Comitato della Camera dei Lordi dichiarò in un rapporto che « non era da desiderarsi che le stazioni principali delle più importanti linee ferroviarie penetrassero più oltre nella città ».

La straordinaria gelosia che mostravano a quest'epoca, riguardo alle ferrovie, i legislatori, ereditari ed elettivi, è dimostrata da questa indicazione che « delle linee più corte dovrebbero essere costruite per trasportare i viaggiatori dei differenti quartieri di Londra verso le stazioni principali delle grandi linee », con questa aggiunta che le piccole linee non dovevano essere nelle mani delle grandi Compagnie. I risultati di questa politica sono evidenti, per i Londinesi che gli affari costringono a trasportarsi da un punto all'altro della Metropoli, per le perdite di tempo che risultano dalla strana disposizione del circolo interno e del circolo esteriore e dall'incomodità delle stazioni terminali, conseguenze inevitabili dell'attitudine sfavorevole del Parlamento.

Un'èra nuova in materia di costruzioni ferroviarie a Londra fu inaugurata dal compianto signor Grethead, morto l'anno scorso, ed è nella costruzione del « City and South London Railway », da Stockwell al Monumento in cui fu per la prima volta impiegata la disposizione ora ben conosciuta sotto il nome di *Greathead Shield.* Questa prima ferrovia elettrica fu inaugurata nel 1890, ed il suo successo immediato ebbe per risultato la presentazione di numerosi progetti di linee simili. Il primo di questi, tanto per importanza come per data, è il « Central London Railway », descritto nell'*Engineer* del 10 luglio 1896. Occupando, come l'indica il suo nome, una posizione centrale, ha un percorso di miglia 6 1/2 (chilometri 10 1/2) sotto le vie pubbliche le più frequentate, da Shepherd's Bush a Liverpool Street. Stimolati dall'avvenire brillante della linea del « Central London », la cui costruzione è spinta con alacrità, si presentò nella sessione attuale del Parlamento un *bill* autorizzante la costruzione di una linea che si chiamerà « City and West Railway End » e che andrà da Hammersmith a Cannon Street. Il sistema di costruzione è molto simile a quello Greathead. La linea avrà due *tunnels* e una lunghezza di 6 miglia circa, o più precisamente di 10,159 metri; essa comincierà a Hammersmith Bridge Road e terminerà in quella parte assai conosciuta di Cannon Street, ove questa strada è traversata ad angolo acuto dal Queen Victoria Street, proprio in faccia di « Mansion House Station ». Fra gli immobili, di cui è proposto l'acquisto, si trova la chiesa di San Mildred, in Bread Street. Il diametro dei *tunnels* del « Central London Railway » è fissato a 11 piedi e 6 pollici (metri 3,505), cioè le dimensioni della linea. Il transito sarà quello degli omnibus di Hammersmith, sotto Hammersmith Road, per Addison Road, verso High Street Kensington, Kensington Gore, Knightsbrigde, Hyde Park Corner, Piccadilly, Piccadilly Circus, Charing Cross, Strand, Fleet Street, Ludgate Hill, S. Paul's Churchyard e Cannon Street. Il capitale della Compagnia è fissato a Lire sterline 3,150,000 (78,750,000 franchi) e potrà essere aumentato.

Un altro progetto è quello del « Deep Level Electric Railway », che deve essere costruito sotto la linea già esistente di questa Compagnia.

Il *bill* prevede tutta una serie di sistemi di trazione, ma l'elettricità è la favorita in tutti i progetti di ferrovie metropolitane. La linea proposta andrà da Mansion House ad Earl's Court; essa avrà una lunghezza di metri 7845. Le principali particolarità di questa linea sono indicate nel rapporto presentate da sir Beniamino Baker agli azionisti del « District Railway », ma noi possiamo segnalare brevemente che il progetto è presentato in vista di avere una linea *express* dalla City verso i quartieri di Kensington, e che prevede una sola stazione intermediaria a Charing Cross. Vi è un tunnel doppio in certe parti, semplice in altre; il diametro è fissato a m. 3.810. Il *bill* prevede egualmente l'ipotesi che la ferrovia attuale possa essere esercitata per mezzo dell'elettricità.

Una linea più piccola, ma che presenterà una grande utilità, è il « Piccadilly circus and South Kensington Railway », di cui si sollecita la concessione.

Essa comincierà all'estremità sud di Air Street, Piccadilly, e terminerà all'estremità sud di Exhibitionroad, presso la stazione di South Kensington del « District Railway ». Questa linea sarà costruita come le precedenti accennate. Il *bill* sottoposto dalla Compagnia prevede un accordo colla Compagnia del « District Railway » per l'utilizzazione del suo tunnel di South Kensington, attualmente inusato. Il capitale è fissato a 15 milioni di franchi. Si prevedono cinque anni per il compimento della costruzione.

Il « Hampstead, S. Pancras and Charing Cross Railway » è stato autorizzato fin dal 1893, ma il capitale non potè costituirsi. Si sollecita dal Parlamento l'autorizzazione di prolungare il termine fino al 1901. Si prevedono dieci stazioni lungo la linea; quella terminale sarà in King William Street, Strand.

Il progetto che viene dopo in ordine di importanza è il « Great Northern and City Railway », autorizzato nel 1892, ma per il quale è chiesta una prolungazione del termine.

Il prossimo compimento del prolungamento sopra Londra del « Manchester Sheffield and Lincolnshire Railway », conferisce un' importanza speciale al progetto del « Balter Street and Waterloo Railway ». Questo sarà un mezzo di comunicazione facile tra la stazione termine del « Manchester Sheffield and Lincolnshire » e quella del « South Western Railway » a Waterloo. Sono progettate delle stazioni ad Oxfordircus, Piccadilly Circus e Northumberland Avenue.

Quantunque l'autorizzazione del Parlamento sia già stata ottenuta da qualche anno, il capitale non è ancora sottoscritto e probabilmente questa Compagnia dovrà chiedere anch'essa un prolungamento di termini. Intanto il « Waterloo and City Railway » si compirà e sarà probabilmente inaugurato prima del prossimo giugno. Costruito sul medesimo modello del « City and South London Railway » esso risponderà ad un bisogno urgente.

Intanto è bene osservare che se finora non si è potuto ancora avere una stazione di corrispondenza per le grandi linee, presto si giungerà ad averne una per la rete complicata delle ferrovie elettriche in via di costruzione a Londra. La grande stazione sotterranea stabilita sotto la grande piazza ove si trovano la Borsa, la Banca d'Inghilterra e Mansion House, diventerà col tempo un punto centrale di dove sarà possibile portarsi rapidamente nei diversi quartieri della metropoli. Si ebbe, è vero, la medesima idea per « Caring Cross » nel medesimo tempo che si progettavano delle estensioni del « Metropolitan Railway » da King's Cross a Clapham Junction e da Paddington a New Cross; ma questi progetti sono ancora allo stato di bei sogni e probabilmente non si realizzeranno mai.

Infine, una nuova Compagnia propone di costruire una linea da Praed Street, Paddington, a Acton-lane, Willesden. Essa avrà la lunghezza di 7272 metri e sarà esercitata coll'elettricità e come linea funicolare. Il capitale che si richiede di emettere è fissato a 350,000 lire sterline, cioè 8,750,000 franchi.

GLI INFORTUNI DEL LAVORO

Il disegno di legge che l'on. ministro Guicciardini ha presentato al Senato sugli infortuni del lavoro è informato ai medesimi concetti del disegno di legge sullo stesso argomento approvato dalla Camera dei Deputati nel maggio 1896, con notevoli miglioramenti.

Esso consta di quattro titoli.

Nel primo sono segnati i limiti di applicazione della legge con una precisa indicazione delle industrie, imprese e costruzioni soggette tanto all'obbligo dei regolamenti preventivi, quanto a quello della assicurazione e con la definizione dell'operaio, che, pei fini della legge, deve essere assicurato.

Nel secondo si contengono le norme per la formazione dei regolamenti preventivi sia generali che speciali, per la approvazione di essi e per la vigilanza governativa che deve esercitarsi allo scopo di assicurare l'osservanza dei medesimi.

Nel terzo sono dettate le norme per l'assicurazione obbligatoria degli operai, indicate le indennità che, in caso di infortunio e secondo le conseguenze di esso, debbono essere corrisposte ai danneggiati o ai loro eredi o aventi causa, determinati gli organi assicuratori.

Il quarto contiene le disposizioni generali concernenti la denunzia della natura dell'impresa e del contratto di assicurazione, i casi nei quali rivive la responsabilità civile, il diritto di regresso dell'Istituto assicuratore, le penalità comminate ai trasgressori.

Oltre alla classificazione uniforme ed esatta delle industrie ed imprese sottoposte tanto all'osservanza dei regolamenti preventivi, quanto all'obbligo dell'assicurazione, il disegno di legge attuale contiene sul precedente gli altri miglioramenti seguenti:

1. La elevazione delle indennità in caso di morte dell'operaio e della indennità minima in quello di inabilità assoluta permanente, che da L. 1500 è portata a L. 3000;

2. Una formula più giuridicamente esatta di quella accolta dalla Camera dei Deputati nel maggio del decorso anno per determinare i casi nei quali, in seguito a sentenza penale, rivive la responsabilità civile dell'imprenditore, che sono poi i casi indicati negli articoli 171 e 175 del Codice penale;

3. Una più larga indicazione dei casi nei quali può sorgere controversia per la determinazione della indennità e limitazione degli organi giudiziari chiamati a conoscere di tali controversie al Collegio dei Probiviri e al Pretore, assistito dal Consiglio di due industriali e due operai;

4. La esclusione delle Compagnie e delle Casse private di assicurazione dal novero degli Istituti cui possono assicurarsi gli operai, limitando così tale facoltà alla Cassa Nazionale per gl'infortuni, ai Sindacati di mutua assicurazione, alle Casse di soccorso ferroviarie per il personale dipendente.

UN IMPIANTO ELETTRICO NEL VENETO

A Pordenone, nel Veneto, si è costituita una Società promotrice per l'utilizzazione delle forze idrauliche del torrente Cellina mediante un impianto che dovrebbe fornire di energia elettrica i paesi dell'alto Veneto, comprendendo le città di Treviso, Udine, Pordenone e Venezia.

Ecco in breve quale sarebbe il progetto.

Il torrenre Cellina, di cui, si vorrebbe utilizzare la forza idraulica discende dai contrafforti dell'Alto Friuli, regione in cui cade abbondantissima la pioggia, passa vicino a Maniago ad Aviano e va sboccare nel Meduna. La media quantità d'acqua trasportata dal torrente si può calcolare in 25 o 30 mc. al secondo, e nel 1893 in tempo di una eccezionale siccità la portata non si ridusse a meno di 21 m. c. Per parare ogni più lontana eventualità i calcoli del progetto sono però basati sopra una minima portata di 15 m. c. al secondo da cui detraendo 3 m. c, per mantenere i diritti dei terzi si avrebbe una forza utilizzabile di 12 m. c. al secondo. La presa d'acqua si effettuerà a mezzo di una diga costruita colà dove maggiormente si ristringe la valle, la qual diga obbligherà le acque ad alzarsi quanto occorre per indurle ad imboccare il canale a mezza costa destinato a tradurle per essere utilizzate.

Tre bocche di m. 1.50 ciascuna immetteranno l'acqua nel canale il quale sarà largo 4 m. avendo le sponde verticali e lungo poco più di 3 km. con la pendenza di 0,000,675 ed avrà una altezza d'acqua di 3 m. Il canale entra in una galleria di 1110 m. che sbocca nella pianura prospiciente Pordenone, la quale avrà la larghezza di 3 m. pur conservando la profondità dell'acqua a 2 m. e quindi la pendenza dovrà essere aumentata a 0,001,235.

Allo sbocco della galleria l'acqua entra in tubi di ferro del diametro di m. 1.35 che portano sotto pressione l'acqua alle turbine; il dislivello fra la superficie dell'acqua allo sbocco della galleria ed il pelo del canale delle turbine è di m. 65 25, ma nel passaggio attraverso i tubi viene consumata una parte del carico uguale a 5.25 m. per cui lo sforzo di caduna utilizzabile realmente è di m. 60 e il lavoro disponibile è di 9600 cavalli nominali.

Le turbine saranno quattro ad asse orizzontale di 3200 cavalli nominali, per cui ritenuto un rendimento del 75 0[0, si avrebbe sull'asse una forza effettiva di 2400 cavalli.

Uscita l'acqua dal primo edificio delle turbine verrà inoltrata in un canale quasi simile al precedente che la por-

terà in un sistema di tubi affatto uguale al primo per farla agire sopra altre turbine Questo secondo salto sotto pressione è dell'altezza di m. 65.87 e perdendosene 5.87 per gli attriti resta una caduta utilizzabile di m. 60, onde il carico utile alle turbine è identico a quello del primo salto. Si avranno quindi in tutto 19,200 cavalli nominali e 14,400 effettivi. L'acqua utilizzata si porterebbe poi mediante un canale di scarico nello stesso torrente Cellina.

La forza ottenuta dalle turbine verrà trasmessa a centri lontani mediante l'elettricità; e a questo scopo si studiarono due impianti: uno a corrente trifase e uno a corrente continua con dinamo in serie, che poco differiscono nel loro costo, per cui all'atto pratico la scelta dell'impianto sarà deferita ad una commissione di specialisti.

Qualunque sia questa soluzione, si prevedono due periodi sucessivi nell'impianto, corrispondenti all'utilizzazione dei due salti. L'energia disponibile al primo edificio verrà utilizzata con dinamo direttamente accoppiate alle turbine e mandata per la via più breve da Montereale a Venezia distribuendo 600 cavalli a Pordenone ad altri 600 a S. Donà di Piave.

Quando sia assicurato l'esito del primo impianto si utilizzerà il secondo salto per aumentare l'energia disponibile sulla prima linea e per formarne due nuove, una diretta ad Udine e l'altra a Treviso. Le dinamo saranno di 2400 cavalli ciascuna, se alternative trifasi e di 1200 cavalli l'una, se a correnti continue. Nel caso degli alternatori si prevedono trasformatori in partenza per elevare la tensione a 15,000 volts e trasformatori in arrivo per abbassarla a 2000 volts. Nel caso della corrente continua siccome le dinamo forniranno ai morsetti 3000 volts ciascuna, disposte in serie in numero di sei, daranno 18,000 volts.

I preventivi di spesa sono fissati nelle seguenti cifre:

Primo salto: 1. Formazione della forza L. 950,000 di cui per la diga L. 100,000, pel canale 260,000, per la galleria 299,000, per la tubatura di ferro 90,000, ecc.; 2. Trasporto dell'energia con impianto trifase: stazione generatrice (turbine, dinamo trifasi, ecc.), L. 330,000, sala dei trasformatori L. 284,000, linea (fili, pali, isolatori, ecc.) L. 1,277,000; trasformatori in arrivo L. 224,000; totale delle spese con l'impianto trifase 2,315,000; impianto con corrente continua, Stazione generatrice 616,000, linea 827,000, dinamo ricevitrici e rigeneratrici L. 557,000; totale delle spese con l'impianto a corrente continua L. 2,000,000. Per cui il costo complessivo dell'impianto al primo salto costerebbe con correnti trifasi L. 3,265,000, con corrente continua L. 2,950,000. Secondo salto: 1. Formazione della forza lire 500,000; 2. Trasporto della energia, sistema trifase lire 530 000, sala dei trasformatori lire 253,000, linea L. 729,000, trasformatori in arrivo L. 204,000; con impianto a corrente continua, stazione generatrice L. 616,000, linee L. 510,000, dinamo ricevitrici L. 601,000. Per cui l'impianto completo del secondo salto con corrente trifasi costerà 2,216,000 e con correnti continue L 2,227.000.

Il costo dell'impianto completo (primo e secondo salto) con corrente trifasi sarebbe di L. 5,481,000 e con correnti continue L. 5,177,000.

IL NUOVO GRANDE TUNNEL SOTTO IL TAMIGI

Fra poche settimane verrà inaugurato ufficialmente a Londra, con l'intervento della regina Vittoria, il nuovo tunnel sotto il Tamigi a Blackwall, che rappresenterà il più grande trionfo subacqueo dell'ingegneria, ed avrà svolto sotto i nostri occhi una di quelle meraviglie d'abilità, di ardimento e di conquista scientifica che fanno l'orgoglio del nostro secolo.

Il nuovo tunnel ha un diametro di metri 8.20, vale a dire esso è la più vasta delle gallerie subacquee finora costruite: ci vollero quattro anni di lavoro continuo per condurlo a termine, e ad opera compiuta la spesa non è stata minore d'un milione e duecentocinquanta mila sterline, ossia 31 milioni e 250 mila lire. Esso unisce Kent a Middlesex, che si trovano circa a mezza strada fra il Ponte di Londra e il Woolwich-Free-Ferry, che distano l'uno dall'altro nove miglia.

Siccome una comunicazione più immediata si rendeva ormai necessaria fra Blackwall — ove esistono i grandi *docks* di Londra — e la riva opposta, il Consiglio della Contea decise sei anni fa di affidare alla Ditta S. Pearson e Figli di Westminster la costruzione della nuova galleria, del diametro di m. 8.20, ampliando il primitivo progetto che la limitava a m. 4,52, con una spesa di 318 mila lire sterline.

Il tunnel è lungo complessivamente 1885 metri, e soltanto 1/5 di questa lunghezza rappresenta la traversata del fiume. Per rendersi conto di questa sproporzione conviene riflettere che, per la natura del letto del Tamigi in quel punto, gli ingegneri dovettero approfondire gli scavi a più di 24 metri sotto il livello maggiore del fiume e far sì che il tratto dall'ingresso degli accessi scoperti (ch'è a livello della banchina) a questo punto, sotto il Tamigi, non avesse una pendenza maggiore del 2.07 per cento; di necessità la strada dovette essere smisuratamente allungata.

Il tunnel è stato costruito sopra tre diversi principii. Il primo tratto, d'ambo le parti è affatto a giorno. Poi comincia il tratto costruito col sistema di scavare tutto il terreno, costruirvi un passaggio tubolare in mattoni e gettarvi poi sopra la terra di nuovo. Finalmente, il resto rappresenta il vero tunnel, il cui passaggio fu aperto scavando il sotterraneo soltanto.

Il gigantesco lavoro fu ideato dal signor Binnie, ingegnere del Consiglio della Contea, coadiuvato da due aiutanti, i signori Hay e Fitz Maurice. La Ditta costruttrice era rappresentata dal signor E. W. Moir.

I tratti lavorati coi primi due sistemi che abbiamo indicato, furono un giuoco da fanciullo per gli abili ingegneri; le difficoltà incominciarono allorquando si trattò di affondare i cassoni — enormi cilindri del diametro di metri 17 — in numero di quattro, due sulle sponde del fiume e due a distanza di circa 70 metri dai primi, sulla linea del tunnel a diciassette metri di profondità, e destinati a facilitare immensamente il lavoro — sebbene non necessari alla costruzione del tunnel.

Dei quattro pozzi così costruiti, due rimangono aperti e mediante una scala a chiocciola si può dal tunnel salire alla superficie.

Il lavoro d'escavazione del tunnel — lungo metri 937 — è stato fatto da operai collocati sopra un'impalcatura fissata ad un grande scudo maggiore del diametro del tunnel ed il lavoro venne effettuato con aria compressa: la parete circolare dello scavo venne rivestita da una serie di segmenti di ferro, cosicchè il tunnel è riuscito un enorme tubo di ferro adagiato trasversalmente sotto il letto del fiume. Nessun altro sistema avrebbe potuto essere adoperato a cagione della natura straordinariamente traditrice del terreno.

Fu per questo che si dovette inoltre porre un grosso strato di ghiaia, alto tre metri, nel letto del fiume dal lato della sponda di Middlesex, perchè lo strato naturale d'argilla era quasi scomparso e le acque avrebbero potuto irrompere in quel punto e inondare la galleria.

L'impalcatura destinata a contenere gli operai escavatori in numero di 24, suddivisi in dodici camerette, costituisce da sè un capolavoro della ingegneria moderna, la cui descrizione minuta ci porterebbe troppo lungi.

Quando gli escavatori avevano abbattuta una certa quantità di terra (che buttata al di là della parete dello scudo veniva condotta via man mano), ventotto poderosissimi propulsori disposti in giro all'armatura, con una pressione equivalente a 2800 tonn. e talvolta perfino a 4000, la spingevano innanzi m. 0.76 alla volta. E subito si procedeva alla posa degli anelli di rivestimento, sollevati da enormi leve idrauliche fissate sulla faccia posteriore dello scudo a guisa delle sfere di un orologio; le leve li tenevano in posizione fino a che gli operai li avevano fissati con chiodi all'orlo del segmento precedente. Ogni anello era costituito da quattor-

dici segmenti, e il condotto interno da 1200 di questi anelli, del peso complessivo di 19.100 tonnellate.

Nell'agosto 1893, mentre si lavorava fra i due pozzi sulla sponda di Kent, l'orlo tagliente dello scudo, avanzandosi, si incontrò in una roccia che lo piegò come fosse di stagno.

Si avrà un'idea dell'importanza del danno, quando si dica che ci vollero quattro mesi di tempo per ripararlo e una spesa di diecimila sterline. Scavando nell'argilla s'avanzava di 2 metri nelle 24 ore, mentre nella ghiaia l'avanzamento non era maggiore di m. 0.60.

Nessuna misura igienica atta a preservare la vita degli operai che — lavorando giorno e notte — compierono in 4 anni l'immane lavoro e in condizioni così anormali, a ventisette metri sotterra — fu trascurata tanto che non uno di essi — ed erano sei o settecento — vi lasciò la vita!

Il tubo è ricoperto esternamente di cemento ed internamente di embrici bianche verniciate: è così costituito da un triplice strato che lo rende affatto impermeabile all'acqua.

Il tunnel ha una strada principale larga m. 4.86, che permette a due veicoli di oltrepassarsi a due marciapiedi, uno per parte, larghi ognuno cm. 90.

Sotto la via c'è un cunicolo largo m. 1.52, nel quale possono collocarsi condotti e fili telegrafici.

L'Inghilterra va giustamente fiera di questo colossale lavoro, che segna una nuova conquista della scienza moderna e della ingegneria britannica.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Conferenze ferroviarie internazionali a Parigi e a Trieste.

Sappiamo che il 13 corrente si radunerà a Parigi una Conferenza, alla quale saranno rappresentate le Ferrovie inglesi, francesi ed italiane per rivedere e sistemare le corrispondenze e le tariffe del servizio viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia, via Ventimiglia, Modane e Gottardo, e fra l'Italia e Londra per le stesse vie in transito per la Francia.

—

Sappiamo pure che il 19 del corrente mese avrà luogo a Trieste la 17ª Conferenza Generale della Lega italo-germanica, per la trattazione di diverse questioni relative ai trasporti delle merci fra l'Italia e la Germania.

Nel giorno seguente si radunerà pure a Trieste una Conferenza speciale, nella quale verranno discusse alcune proposte in ordine al trasporto delle derrate alimentari dall'Italia all'Inghilterra.

Alle Conferenze stesse interverranno i Delegati di quasi tutte le Amministrazioni interessate nei servizi suddetti, via Brennero, Gottardo e Pontebba.

><

Biglietti ad itinerario combinabile.

In una recente conferenza fra le Amministrazioni delle Reti Mediterranea ed Adriatica col concorso pure del Regio Ispettorato generale, fu esaminato e discusso il progetto presentato dalla Mediterranea per l'istituzione dei biglietti ad itinerario combinabile ed a tariffa ridotta consistenti, com'è noto, in una serie di biglietti valevoli per diverse tratte di viaggio formanti un itinerario non interrotto e lasciato alla libera scelta del viaggiatore, sotto determinate condizioni.

In detta conferenza fu convenuto in massima di attuare i biglietti in parola su entrambe le Reti, e tanto in servizio interno che cumulativo, sulle basi seguenti:

Riduzioni di tariffa variabili secondo che si tratti di linee servite da treni diretti, o solamente da treni diretti-omnibus, oppure di linee tronche di diramazione;

Maggior riduzione per tutti i viaggi di percorso superiore a 2000 km.;

Maggior riduzione per le famiglie e comitive composte di almeno 4 persone percorrenti complessivamente, con eguale biglietto, almeno 2000 km.;

Ribasso del 50 0[0 sul prezzo ridotto degli adulti, per il viaggio dei ragazzi; percorso minimo, 400 km.;

Per i percorsi fino ad 800 km. si dovrà fare un viaggio circolare;

Per quelli da 800 km. in avanti è lasciata ogni libertà d'itinerario e potranno quindi tali biglietti essere usati anche per viaggi di andata e ritorno;

Validità variabile da 15 a 45 giorni secondo l'estesa del percorso, con facoltà di prorogarla per un periodo eguale verso pagamento di un supplemento.

Alla preparazione e distribuzione dei biglietti saranno autorizzate le sole più importanti stazioni, circa 20. Le domande dei biglietti potranno però essere fatte a qualunque stazione ed anche a mezzo postale.

Il progetto in questione rappresenta, si può dire, la fusione delle più liberali fra le condizioni esistenti per i viaggi combinabili negli altri paesi, e che si informano ai due tipi, francese e tedesco.

Così, quanto a:

Tariffa: si fonda sul sistema tedesco dei prezzi ridotti fissi, temperandolo però con un elemento di differenzialità relativo alla percorrenza, che forma la base unica del sistema francese, ed introduce un principio affatto nuovo ed economicamente giusto, qual è quello di una riduzione variabile in ragione del maggiore o minore servizio sulle diverse linee;

Famiglie e comitive: ammette per entrambe un ulteriore ribasso speciale, come è praticato in Francia, però per le sole famiglie, ma escluso in Germania;

Ragazzi: introduce anche da noi il trattamento usato negli altri paesi, salve le differenze nel limite d'età;

Condizioni di percorrenza e di itinerario: è più liberale del sistema francese che esclude in molti casi ogni riduzione per i viaggi combinati a guisa di andata e ritorno, ed anche del tedesco in quanto quest'ultimo richiede *in ogni caso* una percorrenza minima di 600 chilometri;

Proroga della validità: la ammette sul sistema francese, mentre è assolutamente esclusa dal tedesco.

><

Ferrovia Santo Stefano-Sarzana.

Ci informano da Parma che i lavori di completamento del tronco di diramazione ferroviaria Santo Stefano-Sarzana, favoriti dal bel tempo, procedono attivamente, cosicchè potranno essere compiuti entro la prima metà del prossimo mese di giugno.

><

Progetto di ferrovia elevata a Napoli.

Sappiamo che l'ingegnere Alfredo Minieri ha presentato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici il progetto di una ferrovia elevata avente lo scopo di avvicinare le stazioni delle diverse ferrovie economiche al centro di Napoli.

L'ingegnere Minieri ha instato perchè il suo progetto venga esaminato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, e se trovato conveniente, gli sia fatta la concessione per attuarlo, accordandogli il decreto di espropriazione per causa di pubblica utilità.

La ferrovia elevata avrebbe origine alla piazzetta del Sacramento e terminerebbe alla via del Pascone, passando lateralmente alle vie Piliero e Marina, e propria-

mente sul muretto che per tutta la lunghezza divide le suddette due vie dalla zona portuale. I sostegni della ferrovia elevata verrebbero piazzati sul cennato muretto che ha costantemente la larghezza di m. 0.80. Con la scelta di tale spazio per l'appoggio delle pile si è risoluto il non facile problema di non occupare spazio destinato al transito sia dei pedoni che dei veicoli.

Alla piazza della Maddalena la linea abbandonerebbe il descritto tracciato e piegando a sinistra la traverserebbe per continuare poi in sede propria fino alla via del Pascone, dove, con conveniente inclinazione, scenderebbe a fior di terra e si arresterebbe a breve distanza dalla ferrovia Napoli-Ottaiano da un lato e della progettata ferrovia Napoli-Bellavista-Vesuvio dall'altro. In questa zona si dovrebbero allacciare le diverse ferrovie economiche presenti e future a scartamento di un metro, le quali, per rendere maggiormente agevole, più sollecito ed economico il viaggio ai passeggeri, dovrebbero far transitare i loro treni sulla ferrovia elevata onde farli giungere fino alla piazzetta dal Sacramento, ossia a piazza del Municipio di Napoli.

La ferrovia elevata sarà sostenuta da un viadotto di ferro formato da due travi maestre poggianti su pile a traliccio, poste alla distanza di m. 12 fra gli assi. La lunghezza della linea sarebbe di m. 3.20. Due sole curve avrebbero raggio minore di 100 metri, una di raggio m. 90 con sviluppo di m. 72, l'altra di raggio m. 72 con sviluppo di m. 50. La pendenza massima raggiunge il 21 per mille sul tratto di discesa della ferrovia elevata, lungo m. 338. Le altre pendenze non oltrepassano il 3.50 per mille. Di stazioni non ne sono previste che due, e cioè una all'origine della linea e l'altra al suo termine.

Pel completo impianto della ferrovia in questione è preventivata una spesa totale di L. 1,420,000.

><

Il riordinamento delle tariffe e condizioni di trasporto.

Ci consta che la Commissione dei rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, incaricata del lavoro di riordinamento delle tariffe e delle condizioni per i trasporti, potrà rimettere completo il mandato affidatole, verso la fine del mese di giugno p. v.

><

La trazione elettrica e rimorchio dei treni tra Modane e Bardonecchia.

L'*Elettricista* ha annunziato, e molti giornali hanno riprodotto la notizia, che fra la Società Elettrica Alta Italia e la Società delle Ferrovie del Mediterraneo è stato firmato un contratto per applicare la trazione elettrica a rimorchio dei treni viaggiatori e merci sotto la grande galleria del Cenisio fra le due stazioni di Bardonecchia e Modane, col proposito di estendere poi lo stesso sistema alla trazione per tutta la linea ferroviaria anche da Bardonecchia a Torino.

Da informazioni autentiche assunte ci risulta che tale notizia è affatto infondata.

><

Le Casse pensioni ferroviarie.

I Ministri Luzzatti e Prinetti presero gli ultimi accordi per ripresentare il progetto di legge sul riordinamento delle Casse pensioni ferroviarie. Il nuovo progetto tiene conto delle osservazioni fatte dall'Ufficio del Senato.

Ecco quali sarebbero le principali disposizioni:

Le attuali Casse-Pensioni di mutuo soccorso rimangono limitate per gli impiegati in servizio a tutto il 31 dicembre 1896. Le Amministrazioni delle tre Reti principali dovranno creare, entro il 1° gennaio 1898, un Istituto di previdenza, sulla base di quote individuali, per tutto il personale assunto dal 1° gennaio 1897. Il capitale sarà formato dalle Società esercenti ferroviarie. Per sanare presso le Casse l'attuale *deficit* saranno versati i proventi della tassa di centesimi 5 per ogni 5 lire di spesa di trasporto delle merci e dei passeggieri. Pei trasporti dei viaggiatori di prima classe la tassa sarà duplicata. Saranno esenti da tassa i trasporti dei viaggiatori di quarta classe. Secondo le attuali convenzioni, le Società, quando il carico e scarico della merce vien fatto a cura di chi spedisce e di chi riceve, bonificano centesimi 50 per tonnellata. Ora invece ne bonificheranno solo 40 e gli altri 10 centesimi verranno versati alle Casse-Pensioni attuali.

La nuova tassa andrà in vigore entro tre mesi dalla promulgazione della nuova legge, per ciò che concerne il servizio interno e cumulativo italiano, ed entro 5 mesi per il servizio cumulativo internazionale.

><

La legge sui lavori pubblici.

L'onorevole Prinetti ha nominato una Commissione coll'incarico di formulare il testo unico della Legge sui lavori pubblici e di introdurvi le modificazioni trovate necessarie.

><

Per migliorare il servizio ferroviario nella stazione di Verona P. N.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha vivamente raccomandato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una istanza della Camera di Commercio di Verona intesa ad ottenere miglioramenti del servizio ferroviario nella stazione di Verona-Porta Nuova.

La predetta Camera, premesso che è voto delle pubbliche Amministrazioni cittadine il trasporto della stazione principale da Porta Vescovo a Porta Nuova, ma che per supreme ragioni di economia non è ora possibile di attuare un simile progetto, ha formulato in via subordinata le seguenti domande:

1. Che la stazione di Porta Nuova venga autorizzata a rilasciare biglietti di andata e ritorno per tutte le destinazioni;
2. Che sia autorizzata l'accettazione dei bagagli nei treni diretti;
3. Che mediante opportuni lavori sia ampliato lo spazio, ora angustissimo, esistente davanti all'unico sportello per la distribuzione dei biglietti;
4. Che venga aperto un secondo sportello accanto al primo, onde evitare la ressa e la soverchia aspettazione lamentata da tutti i viaggiatori.

><

Cessazione servizio di corrispondenza colle Poste Austro-Ungariche.

Col 6 maggio venne soppresso il servizio di corrispondenza tra le Società ferroviarie italiane e le Poste Austro-Ungariche di cui al Prontuario-Tariffa 1° settembre 1890.

In conseguenza di ciò le spedizioni, che finora venivano eseguite sotto il regime di detta tariffa, dovendo avere luogo in base alle norme stabilite dall'Istruzione pei trasporti da e per l'estero in data 1° gennaio 1893, a datare dal giorno sopraindicato devono essere scortate da lettera di vettura internazionale o da nota di spedizione in servizio italiano, secondo è prescritto nei singoli casi dalle norme suaccennate e segnatamente dai Capi III e VIII.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti di lavori presentati all'approvazione governativa*).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

a) La proposta riflettente lo spostamento di una bilancia a ponte in opera nella *stazione di Napoli-Centrale.* Spesa occorrente L. 525;

b) La proposta riflettente l'impianto di un binario tronco nelle stazioni di Ostia e di Citerna, lungo la linea da *Parma a Spezia.* La spesa all'uopo preventivata, compreso il materiale metallico d'armamento ascende a L. 25,600.

(*Elaborati di gara*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato generale delle ferrovie gli elaborati di gara per la provvista dei seguenti materiali di armamento da farsi a carico del secondo fondo di riserva:

1. Tonnellate 3155 di rotaie d'acciaio fuso, di cui: 2360 per armamento di primo tipo da m. 12; 175 per armamento mod. E da m. 9; 620 per armamento modulo R.M. 45 da m. 12;

2. N. 5800 stecche d'acciaio per armamento del peso totale approssimativo di chilogr. 66,077 di cui: 2700 a corniera per armamento del primo tipo; 400 piane interne corte per armamento mod. E; 100 piane esterne lunghe per armamento mod. E; 2600 a corniera per armamento mod. R. M. 45;

3. N. 304,000 chiavarde in ferro omogeneo per sterro del peso totale di chilogr. 265,000 circa di cui: 220,000 a becco per armamento di primo tipo; 53,000 a testa sferica per armamento mod. 2; 16,000 a becco per armamento mod. 3; 10,000 a testa sferica per armamento mod. E; 5000 a becco per armamento mod. R. M. 45;

4. N. 271,000 piastre in ferro omogeneo, del peso totale di chilogr. 539,860 circa, di cui: 76,000 intermedie per armamento mod. primo tipo; 130,000 intermedie per armamento mod. 2; 33,000 di controgiunto per armamento mod. 2; 3000 di giunzione per armamento mod. 2; 16,000 di fondo per armamento mod. 3; 13,000 intermedie per armamento mod. V^4;

5. N. 5000 piastre speciali doppie di giunzione in ferro omogeneo per armamento di primo tipo da m. 12 del peso totale di circa chilogr. 47,000;

6. N. 195,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo del peso totale di circa chilogr. 82,000, di cui: 175,000 da 0.13 esclusa la testa per armamento primo tipo; 20,000 da 0.16 esclusa la testa per armamento R. M. 45;

7. N. 554,000 arpioni in ferro omogeneo del peso totale di circa chilogr. 231,000, di cui: 80,000 per armamento di primo tipo; 335,000 ordinari per armamento mod. 2; 95,000 speciali d'arresto per armamento mod. 2; 44,000 per armamento mod. 3;

8. N. 16,800 cuscinetti di ghisa per armamento del peso totale approssimativo di chilogr. 311,764, di cui 1300 intermedi marca E 80 mod. E e 15,500 modello R. M. 45;

9. N. 20,000 chiodi in ferro omogeneo per armamento mod. R. M. 45 del peso totale approssimativo di chilogr. 13,000.

La spesa complessivamente preventivata per le forniture indicate ammonta a L. 1,265,000.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Proposte di lavori approvate dall'Ispettorato governativo*).

L'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica:

1. Proposta pel collocamento delle vecchie rotaie di ferro, di fianco alle rotaie delle fosse a fuoco del montaggio locomotive nelle officine del materiale mobile in *Firenze-Porta al Prato;*

2. Proposta per i lavori di consolidamento di un tratto della scarpa sinistra della trincea al chilometro 71.332 della linea *Porto Civitanova-Albacina*, con preventivo di spesa di L. 1300;

3. Proposta per il prolungamento dei binari d'incrocio nella stazione di Pesaro, della linea *Bologna-Otranto.* Spesa preventivata L. 4470, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

4. Proposta per l'impianto, nel rifornitore della *stazione di Cremona*, di una vasca da bagni ad uso del personale di macchina del deposito locomotive;

5. Proposta per impiantare una stufa a calorifero nella sala riservata alla visita degli ammalati nell'Ufficio Sanitario, in piazza dell'Unità Italiana, n. 7, a Firenze:

6. Proposta per estendere l'illuminazione a gaz agli Uffici della seconda Sezione del Movimento; seconda e terza Sezione di Manutenzione; R. Ispettorato e RR. Poste, esistenti nel fabbricato della stazione di *Verona-Porta Vescovo.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 5871.47.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. I contratti stipulati colle seguenti Ditte:

a) Colla Ditta Petracco Paolo per l'esecuzione di alcuni lavori di completamento del tronco da Casarsa a Spilimbergo della ferrovia *Casarsa-Spilimbergo-Gemona;*

b) Colla Ditta Giovanni Servettaz per la posa in opera dei materiali occorrenti all'impianto di un apparecchio idrodinamico Bianchi-Servettaz, per la manovra centrale dei deviatoi e dei segnali nella stazione di Brescia, linea *Milano-Venezia;*

c) Colla Ditta Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la fornitura di tonn. 714,234 di rotaie d'acciaio;

d) Colla Società Ligure metallurgica di Sestri Ponente per la provvista di n. 22,900 piastre d'acciaio dolce;

e) Colla Ditta Macchi-Izar e Comp. di Milano per la fornitura di n. 44,850 arpioni di ferro;

f) Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente per la provvista di n. 15,700 chiavarde;

g) Colla Ditta Gotti ing. Francesco per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla deviazione della strada delle acacie presso la stazione di Arezzo nella linea *Roma-Chiusi-Firenze;*

2. La proposta per ridurre in istato di manutenzione ordinaria il fabbricato che serviva come rimessa locomotive nella vecchia stazione di Treviglio, nella linea *Treviglio-Bergamo-Rovato;*

3. La proposta per il prolungamento del piano caricatore e del binario tronco nella fermata di Surbo, linea da *Bologna ad Otranto*, con preventivo di spesa di L. 1365;

4. Nuova proposta pell'impianto di un piano caricatore e pel prolungamento del binario merci in stazione

di Montenero di Bisaccia, nella linea *Bologna-Otranto*. Spesa occorrente L. 9150, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

5. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento della falda a monte della ferrovia al chilometro 28.113 dal bivio Reno della ferrovia da *Bologna a Pistoia* con annesso preventivo di spesa di L. 13,300;

6. La proposta per la sostituzione di arcate in muratura per doppio binario alle travate metalliche per un binario, attualmente in opera al ponte obliquo in tre luci sul torrente Tesino ed al sottovia obliquo in una luce sulla strada provinciale Terni-Foligno, rispettivamente al chilom. 140.298 e 140.378.70 della linea *Orte-Foligno-Falconara*. Spesa preventivata L. 28,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha espresso l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Catania, nella linea Messina-Siracusa, allo scopo anzitutto di rimediare alla deficienza che attualmente si lamenta nel servizio delle merci ed in quello di trazione, ed al fine di migliorare il servizio dei viaggiatori. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 305,519.30, oltre a L. 39,768.24 per materiale metallico di armamento;

Ha ritenuto che possa approvarsi un progetto della Mediterranea per l'esecuzione di una nuova condottura d'acqua da derivarsi dalle sorgenti all'imbocco Napoli della galleria Caprioli, onde alimentare il rifornitore della stazione di Pisciotta, lungo la ferrovia da Battipaglia a Castrocucco. La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 24,300;

Ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa essere approvato un progetto presentato dalla Società esercente la Rete Adriatica per accrescere la portata della condotta d'acqua che alimenta il rifornitore della stazione di Chiusaforte, nella linea da Udine a Pontebba, ammettendo che all'esecuzione dei relativi lavori, dell'importo di L. 12,200, si possa provvedere colle norme della prima parte dell'articolo 65 del Capitolato d'esercizio.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione:

a) Alla proposta di proroga a tutto giugno p. v. della concessione fatta alla Ditta Fueter e Tognola pel trasporto di calce da Palombara Marcellina a Roma;

b) Alla rinnovazione per un altro anno, dal 1° gennaio al 31 dicembre 1897, della concessione, scaduta il 31 dicembre u. s., di cui fruiva la Società Agricola Lombarda di Romano pei suoi trasporti di concimi chimici;

c) Alla rinnovazione, a favore della Ditta M. Coletti di Venezia, per il periodo dal 20 gennaio p. p. al 19 gennaio 1898, della concessione di cui essa Ditta fruiva per i suoi trasporti di legname greggio o semplicemente segato;

d) Alla rinnovazione per un altro anno, dal 1° marzo p. p. a tutto febbraio 1898, ed alle stesse condizioni, della concessione scaduta col febbraio u. s., e di cui fruiva la Ditta Neuchâtel-Asphalte-Company per i suoi trasporti di asfalto;

e) Alle modificazioni proposte in favore della Ditta Pompili, inerenti alla concessione di cui questa gode per i suoi trasporti di legname, il cui traffico minimo obbligatorio verrà portato da 600 a 700 tonnellate;

f) Alla rinnovazione della concessione di cui fruisce la Ditta Enrico Brayda e Comp. di Torino per i suoi trasporti di talco e grafite, includendo fra gli scali marittimi d'imbarco anche quello di Livorno-Torretta;

g) Alle facilitazioni disposte a favore della Società Ligure Lombarda di raffineria degli zuccheri, pel trasporto di zucchero greggio;

h) Alla concessione di prezzo speciale per tonnellata, a favore della Ditta Marzollo, per i suoi trasporti di semi oleosi da Venezia ad Udine.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva, in via di esperimento e per la durata di un anno, una riduzione nei prezzi di tariffa per il trasporto sulla rete delle Strade Ferrate secondarie della Sardegna delle mandorle, della legna da ardere e delle radici, giusta la proposta all'uopo fatta dalla Società interessata.

—

Ci informano da Forlì che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè quella stazione ferroviaria venga ammessa al beneficio della tariffa eccezionale n. 11, relativa ai trasporti di vino ed uva in destinazione per la Germania, e ciò allo scopo di evitare agli speditori di detta merce l'inconveniente di appoggiare le loro spedizioni alla stazione di Faenza.

—

L'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea, ha sottoposto all'approvazione governativa la seguente proposta di aggiunte alla nomenclatura delle merci a piccola velocità:

Nella nomenclatura delle merci a piccola velocità sono aggiunte le voci seguenti:

« Terre cotte, in forma di oggetti di ornamento, verniciate, dipinte, dorate, con fregi e fiori anche in rilievo (escluse le terre cotte artistiche o di collezione), colla indicazione della 3ª classe o della tariffa speciale comune 113, serie *D*.

« Terre cotte artistiche o di collezione, vedi maioliche (o porcellane) artistiche o di collezione ».

—

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto di aggiunte all'articolo 1° delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni e locali.

—

È in corso un decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici che approva le modificazioni di tariffa per i trasporti di giunchi d'India, giusta il progetto all'uopo presentato dalla Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula. Giusta le preaccennate modificazioni, i giunchi predetti, anzichè coi prezzi della prima classe, come le canne d'India, verrebbero tassati con quelli della quarta classe, come i giunchi grezzi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — L'ing. Stockalpel ha testè pubblicato uno studio sui tracciati più vantaggiosi per una linea di unione fra il tunnel del Sempione e Basilea, Berna e le linee d'allacciamento settentrionali. L'autore si pronuncia contrario al traforo del monte Lötsch e si manifesta partigiano per una linea Thun-Simmenthal-Lenk, con traforo del Wildstrubel, ed allacciamento alla linea Giura-Sempione presso Ruron, come quella che meglio corrisponde agli interessi di tutti.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Servizio merci nelle stazioni di Vigliano d'Asti, Curinga e Cercenasco.* — La stazione di Vigliano d'Asti, della linea Asti-Ovada-Genova, prima ammessa al solo servizio dei viaggiatori e bagagli, è stata abilitata, in servizio interno e cumulativo italiano, anche al trasporto delle merci a grande velocità limitatamente ai colli non eccedenti il peso di 60 kg.

Quella di Curinga, della linea Battipaglia-Reggio Calabria, già abilitata al servizio dei viaggiatori, bagagli e delle merci a grande velocità, limitatamente alle spedizioni non eccedenti i 50 kg. ciascuna, è stata ammessa, in servizio interno e cumulativo italiano, a tutti indistintamente i trasporti di merci a grande e a piccola velocità accelerata ed ordinaria, senza alcuna restrizione.

Infine quella di Cercenasco, della linea Airasca-Cavallermaggiore, già ammessa al servizio della grande velocità limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 50, è stata abilitata ad effettuare e ricevere anche spedizioni a piccola velocità non eccedenti il peso di chilogrammi 100 ciascuna.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 aprile 1897.* — Nella decade dal 1° al 30 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 319,019, con un aumento di L. 58,036 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 aprile 1897 ammontano a L. 8,278,724, con un aumento di L. 238,483 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 aprile 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,550,502.58, con un aumento di lire 94,267.05 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 aprile 1897 si ragguaglia a L. 108,523,153.73, presentando un aumento di L. 1,470,562.23 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

La ferrovia elettrica Varese-Luino. — Il Consiglio Provinciale di Como, nella seduta del 29 aprile scorso, ha deliberato il sussidio di lire 45,000 a favore della ferrovia elettrica Varese-Luino.

La deliberazione presa da quel Consiglio, con una maggioranza imponente, ha fatto ottimo senso nel Varesotto, provando ancor più come, quando si tratti di vero interesse pubblico, non esistono punto rivalità fra i tre Circondari della Provincia, la quale ha fatto egregiamente concorrendo alla miglior riuscita di un'opera che onorerà il nome italiano nell'industria ferroviaria, perocchè trattasi di una linea in località montana, della lunghezza di 28 km., che sarà inservita a corrente trifase, utilizzando una velocità di km. 35 all'ora.

Le ottime condizioni nelle quali è nato il progetto di questa linea, e le migliori nelle quali ora si svolge mercè i concorsi di tutti gli Enti locali, che assicurano altresì il sussidio chilometrico governativo, danno luogo a sperare che questa linea potrà essere compiuta nel nuovo anno.

Ferrovia elettrica sul monte Figogna a Genova. — Il progetto della ferrovia sul monte Figogna ebbe l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e quello del Comitato Superiore delle Strade Ferrate. Resta ancora una formalità e spera di poter porre mano ai lavori, che non presentano alcuna difficile opera d'arte, nel mese di giugno.

Inutile dire che la Guardia è apprezzata fra i più importanti santuari, e il suo punto culminante di 818 m. offre ai genovesi e forastieri un punto di vista che non ha il secondo, e un'invidiabile stazione climatica. La masseria di quel Santuario, che ben comprende l'importanza del suo avvenire, già dispone per poter offrire al viaggiatore un conveniente soggiorno nel suo vasto Ospizio, e gli amministratori avv. Mangini e signori Cataldi e Bertelli, che pure fanno parte della direzione della Società ferroviaria, sapranno disporre in proposito al momento opportuno. I sei chilometri di salita che ha attualmente il Figogna, verranno superati in un'ora traversando le amene colline di S. Biagio, S. Pietro, Ceranesi, Livellato, e presenteranno località atte per scampagnate, villeggiature e cambiamento d'aria.

Tramvia elettrica Rapallo-Cicagna. — L'ingegnere Pancrazi ha presentato, per conto della ditta Schuckert e C. di Norimberga, all'on. Cavagnari il progetto dettagliato del Tram-Elettrico Rapallo-Cicagna.

L'on. Cavagnari pubblicherà la relazione e la stima del progetto che attivamente sta ultimando.

E' fuor di dubbio che ormai le trattative per la costruzione di detta tramvia presentano tutta la serietà per potere sperare nella sua riuscita.

Tramvia Bergamo-Lovere. — Gli ingegneri proponenti la costruzione della tramvia Bergamo-Lovere si sono messi completamente d'accordo coll'ing. Valzelli per le varianti del tracciato. Domenica avrà luogo a Grumello la riunione degli interessati e quindi verrà tosto inoltrata la domanda di concessione, ottenuta la quale si emetteranno delle azioni da L. 100.

Tramvia Piacenza-Carpaneto. — Coll'intervento del Prefetto e delle altre Autorità, fu solennemente inaugurata, il 2 corrente, la nuova tramvia Piacenza Carpaneto.

Al banchetto, di 80 coperti, datosi nel salone del palazzo dei conti Scotti, parlarono applauditi il Sindaco di Carpaneto e gli onorevoli Cipelli e Tassi, elogiando l'ingegno e l'opera dell'ing. Manfredi, a cui devonsi il progetto e l'attuazione delle linee tramviarie della provincia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia diretta Berna-Neuchâtel.* — Le comunicazioni ferroviarie fra Berna e Neuchâtel si fanno attualmente per la via molto lunga e indiretta di Bienne, sicchè si percorrono in ferrovia ben 64 chilometri, mentre la distanza in linea retta, fra quelle due città, è appena di 24 km.

A questo stato di cose, che rende più difficili le relazioni fra quei due centri importanti di popolazione e di commercio, s'intende ora portar rimedio, mediante la costruzione di una ferrovia che, passando fra i due laghi di Neuchâtel e di Bienne, con un percorso di soli 42 o 43 km., congiungerà direttamente Neuchâtel ed il suo Cantone alla capitale della Confederazione, ed alle varie linee ferroviarie che dalla stazione di Berna in varie direzioni si diramano.

Dopo che i Cantoni e i Comuni interessati hanno deliberato il loro concorso alla costruzione di quella ferrovia, si è costituita in Berna, il 27 aprile u. s., una Società Anonima per provvedere alla costruzione ed all'esercizio della suddetta linea.

Questa ferrovia dovrà essere ultimata ed aperta all'esercizio pel 1900 in cui avrà luogo a Parigi l'Esposizione Universale.

Da questa linea sarà abbreviato di alcune diecine di chilometri il tragitto da Berna a Parigi: e quello di Milano a Parigi per il Gottardo, via Berna e Pontarliera risulterà di pochissimi chilometri più lungo di quello, attuale per Basilea, Delémont e Belfort, mentre essa procurer, un significante abbreviamento fra Milano e molte città della Francia orientale. I viaggiatori sceglieranno perciò l'una o l'altra via, secondo le loro speciali convenienze.

La costruzione di questa linea diretta Berna-Neuchâtel risulterà pure di qualche vantaggio per il traffico da e per l'Italia, di una parte della Francia e dell'Inghilterra.

E' pure notevole il modo nel quale è stato costituito il capitale azioni per questa ferrovia: poichè esso è stato, pressochè in totalità, sottoscritto dai Cantoni e dai Comuni interessati, i quali così costituiscono, coi loro Delegati, l'assemblea generale degli Azionisti, ed hanno di questa impresa l'intera amministrazione.

Ferrovie Germaniche. — *La circolazione a Berlino.* — La *Zeitung des Vereins* dà le seguenti cifre relative alla circolazione in Berlino degli anni 1895 e 1896:

	1895	1896
Viaggiatori trasportati dalla Grosse Berliner Pferdebahn	138,900,000	154,200,000
(Grande ferrovia Berlinese a cavalli):		
Metropolitana e di Cinta .	65,008,158	76,899,567
Tramway Berlin-Charlottenburg	6,998,555	7,476,573
Neues Berliner Pferdebahn .	18,370,000	21,825,000
(Nuova ferrovia berlinese a cavalli):		
Tramways a vapore Bachstein e C.ia	3,527,274	3,358,263
Società degli Omnibus . .	37,414,505	43,452,646

I Tramways elettrici Siemens Halske, posti a servizio del pubblico il 15 aprile 1896, hanno trasportato fino al 31 dicembre 3,835,894 persone. Di guisa che l'insieme dei viaggiatori trasportati nel 1896 raggiunse la enorme cifra di 311,216,955 invece dei 270,049,481 del 1895, ossia un aumento di 41,167.474.

La popolazione di Berlino dopo il censimento del 2 dicembre 1895, essendo di 1,677,304 abitanti, dalle cifre qui sopra risulta che ogni abitante utilizza annualmente 109 volte i Tramways a cavalli, 45 volte il Metropolitano e 185 volte l'insieme dei mezzi di trasporto in comune posti a sua disposizione.

Ferrovie Belghe. — *La trazione elettrica.* — L'*Electricien* annunzia che lo Stato belga ha deciso di esperimentare quest'anno la trazione elettrica sopra una linea ferroviaria da Bruxelles a Tervueren, per una distanza di circa 14 km. Cinque grandi vetture ad accumulatori saranno aggiunte all'attuale servizio a vapore; esse saranno del tipo a quattro assi, con due motori; peso 20 tonn. la sola vettura, 12 tonn. gli accumulatori, 10 tonn. motori e armamento accessorio; lunghezza 15 m.; capacità per 80 passeggieri. Si terrà una velocità di 50 km. l'ora in piano, di 30 km. nella ascesa del 15 0|00.

Sono state ordinate tre batterie Tudo e tre batterie Julien. I motori saranno forniti dalle case Jaspar, Pieper, Schuckert e Thury, per stabilire un confronto fra le varie fabbricazioni, e dovranno soddisfare alle seguenti condizioni prescritte: avvolgimento compound; alimentati a 500 volt i due motori in serie devono raggiungere 116 giri con una corrente di 15 amp., mantenendo un rendimento del 75 0|0; collegati in parallelo, a 500 volt, devono raggiungere 231 giri con una corrente di 130 amp. e un rendimento dell'ottanta per cento.

Ferrovie Inglesi. — *Consiglio delle ferrovie in caso di guerra.* — Il Segretario di Stato inglese per la guerra, ordinò la formazione d'un Consiglio permanente delle ferrovie, coll'incarico di dare il suo parere a proposito dell'impiego delle strade ferrate nel Regno Unito in caso di mobilitazione, o di pericolo nazionale, come pure su tutte le questioni relative ai trasporti sulle strade ferrate. Il Consiglio dovrà, inoltre, compilare un piano pei trasporti particolareggiato, in vista della mobilitazione, e servire di intermediario tra il Segretario di Stato e le Compagnie ferroviarie; sarà presieduto dall'aiutante generale del Genio, e costituito da 3 ufficiali superiori, ispettori delle ferrovie, 6 rappresentanti delle Compagnie, 1 ufficiale di Stato maggiore del quartiermastro generale e 1 capitano del genio.

In Francia esiste, sino dal 1889, una Commissione militare superiore delle ferrovie, con attribuzioni analoghe a quelle qui sopra indicate.

Ferrovie Spagnuole. — È progettata la costrudi una ferrovia che partendo da San Sebastiano e passando per Tolosa, Lecumberri, Pamplona, Estella, Logrono, Soria e Alcueza attraversi i limiti delle Provincie di Guadalajara, Zaragoza, Teruel, Castellon, Tarragona e termini a S. Carlos de la Rapita.

Si fanno pratiche attive per ottenere l'approvazione del progetto e la concessione di questa importante ferrovia.

— *Tramvie elettriche a Barcellona.* — Il giorno 8 giugno prossimo avrà luogo l'asta pubblica per la concessione della rete di ferrovie e tramvie elettriche di unione fra Barcellona ed i paesi circostanti, che comprende le sezioni seguenti:

Da Barcellona alla zona orientale di Gracia; da Gracia a Sarrià; da Barcellona al Centro di Gracia; da Barcellona a San Gervasio; da Sans a San Martin; da San Martin a Sarrià; da Barcellona alla zona occidentale di Gracia; da Barcellona a San Andrès e da San Martin a Barcellona.

Ferrovie Rumene. — *Linea Rosiori-Zimnicea.* — Essendo andato deserto il primo esperimento d'asta, la Direzione delle Ferrovie ha indetto una nuova asta per il giorno 24 maggio coi prezzi e le quantità del primo incanto; solamente vennero abilitati gli amatori a fare offerta pei fabbricati e per la fornitura ghiaia separatamente.

L'importo dei fabbricati, terrazzamenti, pozzi e chiusure della linea, costituenti il primo lotto, è di lire 542,500.

L'importo per la provvista ghiaia costituente il secondo lotto è di lire 159,400.

È in facoltà dei concorrenti di adire sia al primo che al secondo lotto o ad ambedue contemporaneamente. La Direzione però si riserva il diritto di combinare le offerte più avvantaggiose sia parziali che totali.

Cauzione provvisoria 8 0|0, definitiva 10 0|0.

Ferrovie Bulgare. — Non avendo la Sobranje approvata l'aggiudicazione all'Impresa Hagenoff della linea Rustciuk-Nuova Zagora, è indetta una nuova licitazione per la metà di maggio. L'esito di questo appalto non avrà più bisogno di essere approvato dalla Sobranje, avendo questa già lasciato, per ciò che concerne questa linea, arbitro il Governo di agire come meglio crede.

Sappiamo da fonte privata come il barone Hirsch stia trattando l'affare privatamente, assumendosi anche l'esecuzione della linea Sarambey-Nuova Zagora, già appaltata al banchiere Simionoff.

Ferrovie dello Stato Libero d'Orange. — Sono incominciati i lavori per la costruzione dei cinque tronchi di ferrovia, affidati alla Società Italiana Ingegneri e Costruttori diretta dall'ing. Borgato.

Gli operai bianchi impiegati sono quasi tutti italiani.

Ferrovie Chinesi. — *Linea da Pechino a Canton.* — È stato ripreso in esame, per cura di un gruppo di capitalisti belgi, il progetto di completamento della ferrovia da Peckino a Canton, nella China Orientale.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Ferrovie elettriche a Chicago.* — La *Rivista di elettricità* di Londra dà le seguenti informazioni relative ai Tramways di Chicago ricavate dai rapporti della Chicago City Railway Company:

	1894	1895	1896
Chilometri di linee a trazione funicolare	55.2	55.6	55.9
Chilometri di linea a trazione elettrica	118.8	188.5	226.8
Chilometri di linea a trazione animale	84.2	15.7	6 5
Rendita totale in milioni di fr.	21,320	22,380	24,040
Spese totali in milioni di franchi	19,730	15,025	15,925
Sopravanzo dopo il prelevamento del 10 per cento sul capitale azioni in milioni di franchi	0,690	1,605	0,760
Milioni di viaggiatori trasportati:			
Trazione funicolare	54.69	53.35	46.43
Animale	20.58	6.91	2.87
Elettrica	9.51	28.52	45.92
Milioni di chilometri percorsi:			
Trazione funicolare	24.4	23.8	22.2
» animale	6.3	2.5	1.0
» elettrica	3.0	8.8	16.0
Costo di vettura a chilometro, centesimi:			
Trazione funicolare	31.2	32.0	33.0
» animale	79.3	95.5	80.8
» elettrica	52 8	46.1	42.1

La *West Chicago Street Railroad Company* ha sofferto un poco dal cambiamento nei metodi di esercizio ed anche dalla crisi; ma ha potuto intanto distribuire ancora il 5 per cento di dividendo nel 1896. La rendita è notevolmente diminuita per la trazione funicolare e la trazione animale, è invece aumentata per le linee sulle quali la trazione elettrica è stata applicata.

La *North Chicago Street Railroad Company* ha pagato nel 1896 l'11 per cento ed ha trasportato 36 milioni di viaggiatori; il coefficiente di esercizio su queste linee è di 47.10 per cento per la trazione funicolare, 51.23 per cento per la trazione elettrica e 90.98 pea la trazione animale.

Notizie Diverse

Per le miniere dell'Elba. — Successivamente all'aggiudicazione provvisoria dell'affitto delle miniere dell'Elba, avvenuto il 10 aprile scorso, in base all'offerta di lire 5,80 per tonn. di minerale asportato, furono fatte entro il termine di scadenza dei fatali, tre offerte per miglioria di ventesimo, una della ditta Marassi di L. 6.09 ed altre due di L. 6.10.

In conseguenza il giorno 12 maggio corrente, alle ore 10, si terrà presso la Intendenza di Finanza di Livorno un ultimo e definitivo incanto sopra detto nuovo prezzo di L 6 10, avvertendo che ogni offerta non dovrà essere minore di centesimi cinque (L. 0.05).

Quest'incanto sarà tenuto col metodo della estinzione di candela vergine giusta il disposto dell'art. 89 del Regolamento sulla contabilità generale dello Stato, e con espressa dichiarazione che si farà luogo al deliberamento definitivo quand'anche vi sia un solo offerente, restando ferme tutte le altre condizioni.

Il ponte sull'Adda a Rivolta. — In una importante riunione tenutasi nel palazzo Celesia in Rivolta, con l'intervento degli onovevoli Marazzi e Facheris, dei Consiglieri provinciali Folti, Barni e Berinzaghi, e dei molti sindaci dei territorii interessati, venne discussa la necessità e l'urgenza di provvedimenti diretti ad ottenere il consolida mento del ponte sull'Adda e le necessarie opere di difesa reclamate dai gravi danni recati nell'ultima piena.

L'adunanza votò, dopo breve discussione, un ordine del giorno nel quale si dichiarano associati il Comune di Rivolta ed il Comitato tramviario nell'iniziativa diretta ad ottenere che dalle province limitrofe di Cremona e Milano venga assunta a carico imterprovinciale la manutenzione del ponte sull'Adda e dallo Stato la esecuzione delle opere di difesa delle sponde danneggiate dall'ultima piena.

Appalti di opere pubbliche. — *Svincolo della cauzione dopo accettato dalla pubblica Amministrazione di collaudo.* — (Sentenza della Corte di Cassazione di Roma dell'11 gennaio 1897, *Massa contro Vacirca ed altri*).

La Corte, ecc. (*Omissis*).

Osserva in diritto che l'unico mezzo del ricorso non ha giuridico fondamento, poichè se è vero che l'art. 365 della legge sulle Opere pubbliche del 20 marzo 1865 stabilisce, che la restituzione della cauzione e lo svincolo della sicurtà non può avere luogo che in seguito di finale collaudo, il precedente art. 364 però demanda al regolamento da farsi in esecuzione della legge le norme e la procedura di collaudazione. Perchè dunque vi sia un vero e legale collaudo, che dia luogo allo svincolo della cauzione, occorre che esso sia eseguito e compilato con le norme stabilite dal regolamento. Ora il regolamento 13 dicembre 1875, pubblicato per la esecuzione della suaccennata legge, determina le norme ed il procedimento della collaudazione, e dagli articoli 86, 87, 91 e 101 risulta che il collaudo deve essere oggetto di verbale firmato dall'appaltatore ed approvato ed accettato dalla pubblica Amministrazione. E' perciò, che avendo la Corte di merito ritenuto, che il collaudo finale ed anche eseguito, non vedevasi però ancora accettato dall'Amministrazione comunale, bene ha detto, che il ricorrente Massa non poteva ancora considerarsi libero da ogni obbligazione di garanzia dipendente dal contratto di appalto, nè ancora aveva diritto allo svincolo della cauzione.

Per questi motivi la Corte rigetta il ricorso, ecc.

Congresso internazionale degli infortuni sul lavoro. — Fra i Congressi che avranno luogo a Bruxelles quest'anno, in occasione di quell'Esposizione, quello degli infortuni sul lavoro (dal 26 al 31 luglio) si annuncia come uno dei più importanti.

Il Comitato d'organizzazione è presieduto dal signor Beernaert, ex-Presidente dei Ministri, Ministro di Stato. Fra i vice-presidenti figura il signor Sainctelette, ex-Ministro, presidente onorario del Comitato permanente internazionale del Congresso degli infortuni sul lavoro. Eminenti personalità straniere hanno promesso il loro intervento, e faranno rapporto al Congresso su particolari argomenti compresi nel programma.

Citiamo: per la Germania, il dott. Bödiker, presidente dell'Ufficio Imperiale di assicurazioni; per l'Inghilterra, Sir Charles Dilke; per l'Austria, il signor Kaan, Capo del Servizio delle assicurazioni al Ministero degli Interni; per la Francia, il prof. Lyon-Caen dell'Institut, e l'ing. Cheysson, Ispettore generale di ponti e strade; per la Svizzera, il signor Numa Droz, ex-presidente della Confederazione, ecc. Di italiani, ci è noto l'intervento dell'onorevole Bruno Chimirri.

I principali industriali belgi interverranno certamente a questo Congresso che, per il paese essenzialmente industriale in cui si tiene, è a prevedersi riescirà di singolare importanza.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 1,265,000 * elaborati di gara per provvista materiali d'armamento a carico del secondo fondo di riserva.

L. 32,500 per provvedere alla costruzione di un muro di sostegno per il consolidamento della frana di Guvano a monte del binario, fra i chilom. 75.133.206 della linea Genova-Spezia, fra le stazioni di Vernazza-Corniglia.

L. 21,800 per provvedere alla ricostruzione del pennello all'indice del canale Vermenagna a monte del secondo ponte sul torrente Gesso, fra Boves e Borgo S. Dalmazzo della linea Cuneo-Ventimiglia.

L. 11,700 per provvedere alla costruzione delle opere di difesa della ferrovia degli straripamenti del Rivo Vallone, fra i chilometri 135.510.50 e 136.426.60 della linea Taranto-Reggio fra Sibani e Corigliano.

L. 7850 per provvedere al ripristino ed alla sistemazione del primo pennello a monte del manufatto sul torrente Agogna, al chilometro 13.595.97 della linea Torreberretti-Pavia presso Lomello.

L. 4350 per provvedere alla sistemazione della frana al chilometro 114 017 e 114.033 della linea Sampierdarena-Confine Francese, fra le stazioni di Porto Maurizio e S. Lorenzo.

L. 3800 per provvedere al consolidamento della sede stradale al chilometro 26.450.490 della linea Battipaglia-Castrocucco, fra le stazioni di Ogliastro ed Agropoli.

L. 2800 per provvedere al consolidamento del Fabbricato Viaggiatori nella stazione di Capriati al Volturno della linea Caianello-Isernia.

L. 2320 per provvedere al consolidamento dell'argine longitudinale contro il torrente Varaita a monte del ponte, al chilometro 22.553.70 della linea Airasca-Cavallermaggiore.

L. 1250 per provvedere al consolidamento del tratto di rilevato fra i chilometri 234.397 e 234.400 della linea Chiusi-Empoli.

L. 525 per provvedere allo spostamento di una bilancia a ponte da 20 tonnellate dal Magazzino Merci a G. V. al binario tronco fronteggiante il piano caricatore merci G. V. nella stazione centrale di Napoli.

Rete Adriatica. — L. 72,000 per provvedere ai lavori di sistemazione e di ampliamento della stazione di Rifredi lungo la linea Firenze-Pistoia-Pisa.

L. 20,000 per provvedere all'impianto del Servizio Merci a Piccola Velocità nella stazione di Poiana della linea Milano-Venezia.

L. 17,445 per provvedere all'impianto di un binario speciale (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) per il carico e lo scarico diretto delle merci delle ultime classi nella stazione di Fiorenzuola d'Arda della linea Bologna-Piacenza.

L. 13,300 per provvedere al consolidamento della falda a monte della ferrovia, al chilometro 28.113 dal Bivio Reno della linea Bologna-Pistoia.

L. 12,800 per provvedere alla costruzione di un Magazzino Merci nella stazione di Torino di Sangro della linea Bologna-Otranto.

L. 9150 per provvedere all'impianto di un piano caricatore ed al prolungamento del binario merci nella stazione di Montenero di Bisaccia della linea Bologna-Otranto.

L. 8330 (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) per provvedere all'impianto di un binario tronco per lo scarico e carico diretto delle merci nella stazione di Chiari lungo la linea Milano-Venezia.

L. 7880 (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) per provvedere all'impianto di un binario tronco nella stazione di Bagnolo Mella della linea Olmeneta-Brescia.

L. 2630 (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) per provvedere all'impianto di un binario tronco nella stazione di Pausula della linea Porto Civitanova-Macerata.

L. 1400 per provvedere all'impianto di tre bitte di ormeggio a colonna di ghisa sulle banchine del canale Scomenzera nella stazione marittima di Venezia.

L. 1365 (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) per provvedere al prolungamento del piano caricatore e del binario tronco nella fermata di Surbo, esistente lungo la linea Bologna-Otranto.

L. 850 per provvedere alla demolizione ed alla assicurazione dei massi pericolosi giacenti sulla costa montuosa sovrastante alla ferrovia Verona Ala in Chiusa Veneta, fra i chilometri 20.800 e 23.000 da Domegliara a Ceraino.

Rete Sicula. — L. 108,000 per provvedere all'acquisto di trenta carri chiusi per merci e bestiami, con freno serie G. D F della portata di 12 tonnellate.

L. 39,000 per provvedere all'acquisto di 120 molle a balestra, 150 molle a spirale per veicoli da 12 tonnellate, e 60 assi montati per veicoli da 12 tonnellate.

L. 480 per provvedere all'impianto di passamani nel vestibolo Partenze della stazione centrale di Palermo.

Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 5871.47 * proposta aumento illuminazione a gaz negli uffizi della stazione di Verona Porta Vescovo;

L. 4470 * proposta di prolungamento binari in stazione di Pesaro, linea Bologna-Otranto;

L. 1300 * proposta lavori di consolidamento sulla linea Porto Civitanova-Albacina;

Proposte * diverse.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Di Cola Francesco, di Civitavecchia, l'appalto dei lavori di ricostruzione muretti a secco fra le stazioni di Montalto e Capalbio sulla linea Roma-Pisa, col ribasso del 18 0[0 sui prezzi di tariffa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 7 maggio corrente). — Colla Società Cooperativa Operai Tessitori di Torino — Ditta Ferrero e Valli — Ditta Tensi, Martel e C., in liquidazione — Ditta L. P. Talucchi e Figli, per fornitura ciascuna di ml. 3430 di stoffa di crine per carrozze;

Colla Ditta Falchi Flaminio per appalto lavori di consolidamento in due tratti di corpo stradale sulla linea Chiusi-Empoli;

Colla Ditta Minacci Giuseppe, di Torrenieri, per appalto lavori di difesa della ferrovia lungo la sponda destra del torrente Asso sulla linea Montepescali-Asciano;

Colla Ditta Cellesi Domenico, di Siena, per esecuzione lavori di consolidamento in due tratte di rilevato sulla Chiusi Empoli.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Prefettura di Cremona (12 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per gli urgenti lavori di riparazione, con buzzoni di ciottoli e rinterri, dei guasti della difesa aderente alla sponda golenale sinistra di Po, superiormente al ponte di ferro presso Cremona, a valle del voltatesta di burghe, in territorio del Comune di Duemiglia, dell'estesa di circa metri 265. Importo L. 59,536. Cauz. L. 2500.

Amministrazione Provinciale di Roma (14 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di correzione di un tratto della provinciale Virentana presso Capodimonte, in contrada il Biretto (m. 381.31). Importo L. 4120. Cauzione L. 300.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (17 maggio, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di due tratti di banchine nel porto di Palermo, dallo scalo d'alaggio della Navigazione Generale Italiana al pontile della stazione ferroviaria marittima, girando l'angolo dei Quattroventi, e per l'ampliamento ed allungamento del pontile medesimo. Importo L. 682,438.59, dietro l'ottenuto ribasso di L. 15.88 0[0.

Deputazione Provinciale di Cagliari (17 maggio, ore 12, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti per l'apertura e costruzione del secondo tronco della strada provinciale di serie n. 49, compreso tra il Flumendosa e l'abitato di Seulo (m. 10,878.05) e per la costruzione di una casa cantoniera nel tronco medesimo. Importo L. 281,500.09, ivi comprese L. 91,722.94 per lavori a corpo, oltre a L. 40,499.91 a disposizione dell'Amministrazione per opere impreviste, per lavori in economia, ecc. Cauzione provv. L. 15,000. Fatali a giorni 13.

Genio Militare di Milano (17 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una cavallerizza di primo ordine in Milano. Importo L. 58,000. Cauz. L. 5800.

Deputazione Provinciale di Trapani (19 maggio, ore 12, 1ª asta). — Appalto della manutenzione, per la durata di anni 4, fino al 31 marzo 1901, delle seguenti strade provinciali:

1. Sagramentello-Partanna-Belice, estaglio annuale L. 5,977.70; 2. Marsala-Salemi, primo tratto, inteso antiche otto miglia, lire 11,622; 3. Gelferraro-Salemi, L. 8,320 50; 4. Marsala-Mazzara, primo e secondo tratto, L. 17,935; 5. Id., terzo tratto, L. 5265; 6. Mazzara-Salemi, diretta, secondo tratto, L. 3070; 7. Id., terzo tratto, L. 1795; 8. Trapani-Castellammare per Paparella, terzo e quarto tratto L. 6412; 9. Castellammare-Bagni, L. 5390; 10. Trapani-Porto Empedocle, tratto Castelvetrano Sasinera, L. 4450; 11. Id., tratto Sasinera-Serralonga, L. 3275. Fatali 2 giugno, ore 12.

Municipio di Polizzi Generosa – Palermo (20 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per le opere di condottura e la distribuzione delle acque potabili in questo Comune. Imp. L. 66,693.03. Cauz. provv. L. 2000. Fatali a giorni 15.

Deputazione Provinciale di Modena (24 maggio, ore 14, fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco fra il Molino del Grillo e la Serra di Cadignano, della strada di serie n. 40 (metri 4480.10). Importo ridotto L. 75,862.09 (ribasso ottenuto 29.80 0[0).

Municipio d'Aosta (1° giugno, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato scolastico in questa città, a nord del civico palazzo ed a ponente in continuazione della casa attuale delle scuole. Importo L. 160,000. Cauzione L. 12,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (3 giugno, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per il completamento del quarto tronco della strada provinciale n. 14, compreso fra il ponte di ferro sul Volturno della nazionale di Alfedena e il confine con la provincia di Caserta (m. 15,246.83). Importo L. 254,133.30. Cauz. provv. L. 13,000. Fatali a destinarsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria ed Armamenti — Napoli (14 maggio ore 12, fatali). — Fornitura di **rame** in pani per fusione. Importo ridotto L. 80,855 (ribasso L. 6.50 0[0).

R. Fabbrica d'Armi — Terni (15 maggio, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 29,800 di **ferro** fino in verghe (per cilindri, otturatori, zoccoli d'*arsol*, cani e grilletti), a L. 0 50 il kg. Cauzione L. 1490. Consegna giorni 40.

Direzione d'Artiglieria ed Armamenti — Napoli (19 maggio, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di **rame ed ottone** in chiodi, chiodetti, fogli, filo e verghe. Importo L. 33,000. Cauzione L. 3300. Fatali 11 giugno.

Direzione d'Artiglieria ed Armamenti — Spezia (25 maggio, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di **recipienti** in ferro zincato. Importo L. 19,800. Cauzione L. 1980. Fatali 14 giugno, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Navigazione Generale Italiana. — I portatori delle obbligazioni 4 0[0 da L. 1000 in oro guarentite sui redditi della ferrovia Tunisi-Goletta sono prevenuti che, a tenore delle condizioni di emissione, essendosi proceduto il 1° maggio 1897 al sorteggio delle obbligazioni rimborsabili dal 30 giugno prossimo, ne sono usciti i 17 seguenti numeri:

6132 874 4137 4337 7243 1120 3397 3849 4909
6411 4961 6584 1769 2470 3146 2888 4689.

Società Italiana di navigazione a vapore "La Veloce". — Distinta delle obbligazioni (emissione 1891-1896) estratte, rimborsabili in L. 502.10 dal 15 corrente contro consegna del titolo portante unito le cedole dal N. 12 al N. 32.

Serie estratte.

14 28 38 58 67 80 101 136 145.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 1	Maggio 8
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 513	515
» » Meridionali	» 673	678.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 383	383
» » » (2ª »)	» 363	363
» » Secondarie Sarde	» 265	265
» » Sicule	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 548	553
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 298	300.50
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 316	320
» » Gottardo 4 %	» 101.40	101.50
» » Mediterranee 4 0[0	» 509	509
» » Meridionali	» 306	308 50
» » Meridionali Austriache	» 393	395
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 301.50	302
» » » 2ª emiss. »	289	291.25
» » Pontebba	» 462	462
» » Sarde, serie *A*	» 293	293
» » » serie *B*	» 295	295
» » » 1879	» 294	295.50
» » Savona	» 324	324
» » Secondarie Sarde	» 434 50	440.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 481	481
» » Tirreno	» 460	470
» » Vittorio Emanuele	» 317	321

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 30 Aprile 1897.* — *30ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1291	— 190
Media	4492	4407	+ 85	1216	1250	— 34
Viaggiatori	1.426,874 12	1,309,201 14	+ 117,672 98	76,308 83	75,314 36	+ 994 47
Bagagli e cani	77,963 70	76,659 64	+ 1,304 06	1,879 73	2,300 26	— 420 53
Merci a G.V. e P.V. acc.	285,749 04	292,205 42	— 6,456 38	12,056 02	11,477 68	+ 578 34
Merci a P. V.	1,605,377 08	1,624,788 70	— 19,411 62	64,294 06	64,288 33	+ 5 73
TOTALE	3,395,963 94	3,302,854 90	+ 93,109 04	154,538 64	153,380 63	+ 1,158 01
Prodotti dal 1° Luglio 1896 al 30 Aprile 1897.						
Viaggiatori	39,827,853 54	40,134,405 60	— 306,552 06	2,550,355 70	2,473,905 38	+ 76,450 32
Bagagli e cani	2,050,194 79	1,982,164 28	+ 68,030 51	81,093 04	71,456 53	+ 9,636 51
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,214,859 07	9,907,853 61	+ 307,005 46	479,745 70	457,438 54	+ 22,307 16
Merci a P. V.	51,400,900 11	50,265,275 95	+1,135,624 16	2,185,151 78	2,027,091 61	+ 158,060 17
TOTALE	103,493,807 51	102,289,699 44	+1,204,108 07	5,296,346 22	5,029,892 06	+ 266,454 16
Prodotto per chilometro.						
della decade	736 97	749 46	— 12 49	140 36	118 81	+ 21 55
riassuntivo	23,039 58	23,210 73	— 171 15	4,355 55	4,023 91	+ 331 64

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

28ª Decade — Dal 1º al 10 Aprile 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	107,458.00	2,703.00	9,089.00	123,054.00	1,078.00	243,382.00	616.00	395.00
1896	95,402.00	2,424.00	8,838.00	89,737.00	1,834.00	198,235.00	616.00	322.00
Differenze nel 1897	+ 12,056.00	+ 279.00	+ 251.00	+ 33,317.00	— 756.00	+ 45,147.00	»	+ 73.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 APRILE 1897.				
1896-97	2,462,098.00	52,521.00	282,752.00	3,535,449.00	37,276.00	6,370,096.00	616.00	10,341.00
1895-96	2,513,655.00	56,367.00	290,916.00	3,372,640.00	39,649.00	6,273,227.00	616.00	10,184.00
Differenze nel 1897	— 51,557.00	— 3,846.00	— 8,164.00	+ 162,809.00	— 2,373.00	+ 96,869.00	»	+ 157.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	32,646.00	797.00	2,627.00	35,163.00	197.00	71,430.00	484.00	148.00
1896	37,334.00	713.00	2,289.00	17,857.00	895.00	59,088.00	484.00	122.00
Differenze nel 1897	— 4,688.00	+ 84.00	+ 338.00	+ 17,306.00	— 698.00	+ 12,342.00	»	+ 26.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 APRILE 1897.				
1896-97	946,414.00	16,795.00	78,353.00	742,521.00	6,189.00	1,790,272.00	484.00	3,699.00
1895-96	949,498.00	16,222.00	72,881.00	609,175.00	7,405.00	1,655,181.00	484.00	3,420.00
Differenze nel 1897	— 3,084.00	+ 573.00	+ 5,472.00	+ 133,346.00	— 1,216.00	+ 135,091.00	»	+ 279.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	3,002.00	102.00	237.00	839.00	27.00	4,207.00	23.00	183.00
1896	2,869.00	125.00	236.00	402.00	28.00	3,660.00	23.00	159.00
Differenze nel 1897	+ 133.00	— 23.00	+ 1.00	+ 437.00	— 1.00	+ 547.00	»	+ 24.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 APRILE 1897.				
1896-97	87,696.00	3,397.00	7,375.00	19,833.00	55.00	118,356.00	23.00	5,146.00
1895-96	87,626.00	3,778.00	6,513.00	13,861.00	55.00	111,833.00	23.00	4,862.00
Differenze nel 1897	+ 70.00	— 381.00	+ 862.00	+ 5,972.00	»	+ 6,523.00	»	+ 284.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano. — Capitale sociale L. 180 milioni, interamente versato

Si notifica che, a sensi dell'art. 4 delle *Condizioni* inserite nei titoli d'Obbligazioni Mediterranee 4 0|0, il giorno *15 del corrente mese*, alle ore 10, si procederà — presso la sede della Società in Milano, Corso Magenta, n. 24 (Palazzo già Litta) — alla *settima* pubblica estrazione delle serie dal n. 1 al 3000, ed alla *quarta* delle serie dal n. 3001 al 4000 di dette Obbligazioni, da sorteggiarsi in conformità delle relative tabelle d'ammortamento.

Milano, 1º maggio 1897. LA DIREZIONE GENERALE

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 60	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 65	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
Amiens (*Buffet*) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranso				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.	

STAZIONI	(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.	2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»	8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
				1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.	8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—	6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—	12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . . . Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

Anno XXX. Sabato, 15 Maggio 1897 Num. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'INCHIESTA INGHILLERI
E LA FERROVIA FAENZA-FIRENZE

Nei numeri 3 e 4 dell'anno corrente abbiamo pubblicato la Relazione della Commissione d'Inchiesta, nominata dall'ex-ministro Saracco, circa le spese delle ferrovie complementari, Relazione che ha provocato non pochi rilievi da persone competenti tecniche ed imparziali.

Noi ci siamo fatti eco di alcuni appunti nel numero 6 di quest'anno, ed ora il cav. ing. Perego, già direttore dei lavori di costruzione della linea Faenza-Firenze, ci invia una sua Memoria in risposta alla stessa Relazione, per quanto concerne la detta linea, con preghiera di pubblicazione.

Aderiamo volentieri al desiderio dell'egregio Autore, per l'importanza dell'argomento e pel dovere d'imparzialità.

La Commissione dei cinque nominata dall'ex-ministro Saracco per ricercare le cause delle maggiori spese nelle costruzioni delle ferrovie, comincia la sua Relazione testè resa pubblica col notare come *nelle sue conclusioni si sia sempre tenuta in un campo serenamente oggettivo, limitandosi allo studio dei fatti e delle cause che li produssero, lasciando all'Amministrazione la cura di rilevare quelle responsabilità personali che potessero eventualmente connettersi coi fatti medesimi.*

Non vi è chi non veda come questa premessa alla quale si è informata tutta la Relazione non corrisponde nè allo scopo per cui l'inchiesta si faceva, nè al modo con cui essa fu condotta.

Ed invero la Commissione chiama *accertamenti di fatti e di cause* la semplice sommaria ispezione dei documenti esistenti negli Atti del Ministero, ciò che non corrisponde all'incarico avuto.

Se infatti il Ministro ricorse all'inchiesta vuol dire appunto che non si poteva dai documenti d'ufficio ricavare tutta intera la storia dei lavori e formulare quindi un sicuro giudizio, specialmente nei riguardi di quelle responsabilità personali che dovevano essere, ed erano, lo scopo precipuo dell'inchiesta.

E del resto le responsabilità personali non possono scindersi dai fatti incorsi e dalle cause che li produssero, l'una cosa essendo troppo strettamente collegata all'altra per la natura stessa del giudizio che la Commissione era chiamata a pronunziare.

I fatti erano pur troppo conosciuti e non occorreva accertare che le cause, le quali in gran parte dipendono dalle persone, e cômpito della Commissione era quello di inquirire diligentemente sull'operato delle medesime, per assegnare poi a ciascuno biasimo o lode a seconda dei risultati ottenuti. Non basta invero per una Commissione appositamente nominata il concludere che fra le principali cause delle maggiori spese ferroviarie vi sono l'insufficienza degli studi dei progetti, la mancanza di assaggi e di studi geologici, i ritardi nelle consegne, ecc., ecc., dacchè questi sono fatti e non cause, ed occorreva appunto indagare come e perchè così avvenne e di chi fu la colpa o la responsabilità delle conseguenze; occorreva dimostrare che, dopo tutto, diversamente facendo si sarebbero potuti evitare i guai lamentati. Solo in tal modo l'inchiesta avrebbe potuto riuscire ad un giusto e pratico risultato.

Ciò posto, ognuno comprende la necessità che i Commissari avessero esaminate le cose non già segretamente negli Archivi del Ministero, ma accedendo sui luoghi, come sempre si è praticato, interrogando ed esaminando tutti gli accusati o i sospettati, tenendo conto di tutte le circostanze occorse e rischiarando in tutti i modi possibili ogni lato della questione sottoposta al loro giudizio.

Se così avessero fatto avrebbero evitato di incorrere in molte inesattezze che si riscontrano nella Relazione e che ci proponiamo di rilevare per ciò che riguarda la Faenza-Firenze, la cui direzione, nel secondo periodo, venne affidata al sottoscritto.

Premettiamo che dalla Relazione della Commissione risulta che questa ferrovia, nel secondo periodo, ossia per i tronchi ultimi costruiti, non ha dato luogo ad alcun inconveniente, ed anzi si sono avuti ottimi risultati, per cui non è necessità di difesa che detta questo scritto, ma solo amore di verità.

E' noto che la ferrovia Faenza-Firenze aveva in origine un diverso obbiettivo, dovendo sboccare a Pontassieve anzichè a Firenze, e solo in omaggio giustissimo ad un centro come Firenze si sorvolò sulla convenienza tecnica ed economica, e si pensò di portare la linea a quest'ultima città.

Anche volendo portare la ferrovia a Firenze si sarebbe potuto facilmente scegliere un tracciato che tecnicamente ed economicamente rispondesse meglio dell'attuale per l'opera che si trattava di compiere.

Ma qui cominciano le dolenti note, e fanno capolino quelle cause e responsabilità di cui non ha creduto di occuparsi la Commissione d'inchiesta. Quando si trattò di scegliere il tracciato, alte influenze fecero passare in seconda linea la convenienza, ed il tracciato fu costretto a piegarsi compiacentemente, per toccare certi *capisaldi* che non si potevano trascurare senza creare malumori, che si dovevano ad ogni costo evitare; e questa responsabilità non accennata spetta tutt'altro che al tecnico che allora dirigeva gli studi di questa ferrovia.

Ad ogni modo, dato l'imposto tracciato della ferrovia, i progetti erano studiati in relazione a quegli studi geologici di cui la Commissione lamenta tanto la mancanza per altre linee e che nel nostro caso invece erano stati fatti da uno specialista in materia e di una competenza senza eccezione.

A questo proposito non sarà qui fuori d'opera ricordare ciò che la scienza geologica, per mezzo dell'ispettore F. Giordano, preventivava pel tronco Firenze-Vaglià, che occasionò poi i maggiori guai su questa linea.

« Immediatamente all'uscita di Firenze prenderebbe la » linea a salire le pendici dei colli settentrionali, inol- » trandosi prima nella valletta del Mugnone, in cui si svolge » ampiamente ed alzandosi poi grado a grado verso il » colmo del gruppo montuoso che sorge fra la città e l'alta » valle della Sieve, in vicinanza del Reale Parco di Pra- » tolino...

« Il macigno costituisce quasi interamente il versante » fiorentino, mentre il calcare, detto Albarese, a strati » contorti ed alternati a schisto bigio si riscontra continuo » nella suddetta valle del Carza. Questi terreni sono *baste-* » *volmente sodi* in tutta la linea e soltanto in *brevi tratti* » vi si trovano alcune frane e slamature, dovute più a » *depositi superficiali* piuttostochè a masse profonde e pe- » ricolose, talchè coi *soliti* (1) lavori di rivestimento si » possono rendere innocui ».

(*Relazione dell'Ispettore delle miniere*, comm. *Giordano*, *sulla natura geologica dei monti attraversati dalle progettate ferrovie Tosco-Romagnole*. Novembre 1865).

Di fronte a questi risultati dello studio geologico non sembrerà strano che il Tecnico preposto allo studio dei progetti ne tenesse il debito conto e pensasse alla facilità con cui poteva scavarsi la galleria di Pratolino e provvedere pei lavori esterni.

I fatti poi hanno purtroppo dimostrato quanto siano state fallaci quelle previsioni. Naturalmente, quando il danno cominciò a manifestarsi, quell'ingegnere, che non poteva *a priori* valutarne l'entità, cercò ogni mezzo per tentare di riparare colla minore possibile spesa, onde difendere per quanto era in lui i suoi preventivi, e ricorse perciò a timide riparazioni parziali, a spessori di poco superiori ai preventivati, senza avere il coraggio di adottare provvedimenti radicali, con che avrebbe almeno diminuito la grave responsabilità di chi gli aveva indicato la strada da seguire.

Noi non giudicheremo se questo fu errore, perchè oggi, a fatti compiuti, la critica è troppo facile, e ci limiteremo solo a rammentare il noto adagio: *Del senno di poi son piene le fosse*.

Si cambiò allora il Direttore ed il servizio fu assunto da un distinto tecnico qual è il comm. Niccolari.

Questi dovette seriamente pensare ai precedenti errori, e si accinse all'opera non facile riuscendovi in modo completo, dacchè in parte eseguì ed in parte progettò tutti i provvedimenti necessari. E qui al sottoscritto occorre dichiarare che tutti i provvedimenti progettati dall'ingegnere Niccolari, eseguiti senza alcuna variante di seria importanza, ebbero un esito completo anche dopo il nuovo cambiamento del Direttore.

Tralasciando ogni altra considerazione della Commissione d'inchiesta, non possiamo sorvolare sopra un fatto che essa più volte ricorda *come di eccezionale gravità* e sul quale richiama specialmente l'attenzione di S. E il Ministro.

La Commissione, o meglio, il Relatore signor Mazzuoli ricorda che nel giugno 1889 fu nominata una Commissione per esaminare lo stato della galleria di Pratolino. L'incarico venne dato ai signori Schioppo, Artom e Mazzuoli. Ora quest'ultimo afferma che agli Atti non esiste Relazione o Verbale firmato, e ricordando un voto del Consiglio superiore, in cui è detto che la Commissione era concorde nel riconoscere la necessità di ricostruire m. 430 di galleria, nega di aver dato il suo parere in questo senso e di conseguenza stabilisce che sia stato riferito *erroneamente* al detto Consiglio superiore.

Ora a noi, estranei all'accusa, sembra molto strano che una Commissione appositamente nominata dal Ministro, appositamente venuta in luogo, abbia poi trascurato così completamente di rendere conto del suo mandato collegialmente, e se la cosa, per quanto inverosimile, fosse vera, la responsabilità certamente non potrebbe scindersi e dovrebbe assumerne la sua parte anche l'attuale Inquisitore signor ing. Mazzuoli. Ma vi ha di più. L'ing. Mazzuoli, per dimostrare che egli non aveva dato il suo parere per la ricostruzione, presenta un suo libretto personale di note, l'esame del quale, a parte che i libri non fanno fede a favore di chi li tiene, riesce a convincere precisamente dell'opposto.

L'ing. Mazzuoli scriveva *nei suoi appunti*: « Veramente » a me pare che la ricostruzione di tutta la tratta debba » considerarsi come un provvedimento esagerato; ma i Col- » leghi dicono che è opportuno di adottarlo per evitare più » tardi la possibilità di avere dalle Meridionali recrimina- » zioni e proposte di opere superiori a quelle cui s'andrà » ora incontro ».

Ora, con buona pace del signor ing. Mazzuoli, ciò vuol dire che egli aveva *l'intimo* convincimento che il provvedimento era esagerato, ma che convenne però cogli altri Colleghi per adottarlo. E la conferma di ciò si ha nello stesso libretto:

« Nel mattino alle 9 1/2 si ha una riunione nell'Ufficio » della Direzione per **decidere definitivamente sul da farsi**. Io » insisto nuovamente perchè le ricostruzioni della seconda » tratta siano fatte in modo da risparmiare quegli anelli » che si trovano ancora in buono stato, ma gl'Ispettori in- » sistono anch'essi sui loro propositi, **e così fra la 1ª e la** » **2ª tratta si avrà una lunghezza totale di galleria di 430 metri da** » **demolire e ricostruire** ».

Dopo ciò si domanda: se qualora si fosse redatto un Verbale o una Relazione, l'ing. Mazzuoli avrebbe *firmato* pro o contro le ricostruzioni?

In ogni modo, per chi non avesse voluto inasprire la questione, è chiaro che l'avere preventivato i 430 metri di galleria da ricostruire non toglieva all'atto pratico che adottandosi *le saggie disposizioni inserte nell'atto di sottomissione*, e cioè di premettere le riparazioni alle ricostruzioni, si potessero diminuire i metri di ricostruzione preventivati, mentre il restare in un limite troppo ristretto avrebbe potuto causare, date certe circostanze, che nessuno può prevedere, una nuova domanda di stanziamento di fondi **pel completamento del lavoro che si considera, ciò che era**

(1) Viadotto Benini, Trincea delle Caldine, Viadotto di Basciano, Galleria S. Andrea a Sveglia, Trincea Rosselli del Turco, Galleria di Pratolino, Imbocco Firenze Galleria della Carzola, ecc., opere tutte eseguite a sostituzione ed a consolidamento di altro preesistenti o di provvedimenti adottati in antecedenza per l'importo complessivo di circa L. 17,000,000.

sommamente prudenziale di evitare dopo quanto era avvenuto nel passato (1).

Non staremo qui ad esaminare il come ed il perchè si arrivò con l'Impresa Gattai a quei prezzi che si riconoscono elevatissimi, ma che la necessità e l'urgenza delle cose non permettevano forse di ottenere migliori, e che in ogni modo potevano non essere accettati ricorrendosi dall'Amministrazione Centrale alla misura radicale della risoluzione del contratto, provvedendo poi direttamente all'esecuzione dei restanti lavori. Uno scrupoloso esame delle circostanze tutte ci porterebbe troppo oltre, e poichè il sottoscritto non vi ebbe alcuna parte, non ha oggi veste di farlo. Certo è ad ogni modo che la responsabilità non si può addebitare esclusivamente alla Direzione.

E passiamo senz'altro al secondo periodo di questa ferrovia in cui vennero costruiti gli ultimi tronchi che hanno dato senza eccezione ottimi risultati, e vennero liquidati i primi. La Direzione di questa ferrovia fu affidata al sottoscritto alla fine d'agosto 1889, e la questione si presentava tutt'altro che facile. E qui, prima d'ogni altra cosa, sarà bene continuare la storia del tronco Vaglià-Firenze, come quello che per essere il più importante ha dato maggior materia alla Commissione d'Inchiesta.

L'insufficiente studio della Commissione appare anche meglio palese per questo secondo periodo, dacchè essa non si è occupata di accertare e segnalare come si potè felicemente portare a fine l'intricata gestione di questo tronco.

Dopo un cumulo di vicende in parte accennate anche dalla Commissione, si era stabilito che le maggiori spese occorrenti per ultimare il tronco in parola ascendevano a L. 5,240,000, e questa somma, prima che il sottoscritto assumesse la Direzione, era già stata approvata dai Corpi Consulenti ed era già firmato un quattordicesimo atto di sottomissione dall'Impresa Gattai che importava quella spesa (Vedi Relazione, pag. 114).

Si cambiò allora il Direttore, e da quel momento le cose andarono del tutto diversamente da quello che si potrebbe indurre dalla troppo sommaria esposizione della Relazione d'Inchiesta, la quale perciò in questo punto è più che mai inesatta.

Nonostante le molte preoccupazioni, sia per la sorveglianza dei lavori in corso, sia per la revisione di numerosi progetti per opere di consolidamento, sia per la determinazione di tutte le opere complementari, sia per le liquidazioni appena iniziate dei tronchi Fognano-Marradi, Fosso Canechi-Crespino e Borgo-Vaglià e non ancora iniziate per le espropriazioni, sia infine per la compilazione d'urgenza dei progetti dei quattro importanti tronchi d'approccio all'Appennino, trascinati per anni ed anni e pei quali s'era persino ricorso inutilmente all'impianto di speciale Direzione, il sottoscritto, *nel termine di pochi giorni*, studiando a fondo la cosa colla scorta di rilievi personalmente eseguiti, potè convincersi che con una più accurata sorveglianza, con una più logica disposizione dei provvedimenti, erano possibili vistose riduzioni sulla somma suddetta di L. 5,240,000.

Fatta la proposta all'Amministrazione Centrale, questa convenne col sottoscritto, e le resistenze accennate dalla Relazione provano appunto che non si trattava di *una revisione di conti*, come sembra voglia dire la Commissione, ma di un nuovo programma di lavoro.

Lo scopo poi fu splendidamente raggiunto dacchè sulla somma come sopra preventivata si ebbe un risparmio di oltre 3 milioni, ottenendosi, ciò che più importa, il compimento delle opere in modo completo e rassicurante, come è provato dai fatti.

Indipendentemente da questa questione, l'Impresa aveva già presentato al Direttore Niccolari e da questi inviato al Ministero, un Memoriale contenente parecchie domande di compensi per titoli tutt'altro che infondati per un importo complessivo di L. 6,900,000.

L'Amministrazione aveva già incaricato l'ispettore commendatore Artom d'esaminare e risolvere tutte le questioni suddette. Fu allora che il sottoscritto, presa cognizione dello stato delle cose, valendosi d'un inciso inserito nell'atto di sottomissione 27 dicembre 1888, credette opportuno di opporsi alla presa in considerazione della Memoria suddetta, se non all'epoca del Collaudo definitivo, onde scongiurare un nuovo atto di sottomissione, che sarebbe andato ad accrescere la troppa numerosa falange degli atti in vigore.

L'Amministrazioue Centrale convenne in questo parere, e fu scritto in proposito all'Impresa, la quale rispose con un atto di protesta e con la presentazione d'un altro elenco di domande in data 30 novembre 1889 per somme non determinate, ma superiori del certo a due milioni.

Fu allora che il sottoscritto ebbe la prima idea di una transazione generale coll'Impresa Gattai per liquidare definitivamente il tronco Vaglià-Firenze.

Il còmpito era arduo: ma ove si fosse potuto riuscire, il vantaggio dell'Amministrazione sarebbe stato enorme, dacchè ecco le spese che si prevedevano occorrere:

a) Per la transazioue delle così dette *ultime definitive domande* dell'Impresa in L. 6,900,000, rappresentanti questioni fondatissime in vero diritto, come si rileva da un voto esplicito della R. Avvocatura Erariale di Firenze, coi criteri più restrittivi possibili non si sarebbe potuto impiegare una somma minore di	L. 2,000,000
b) Per la risoluzione dell'ultimo elenco di domande 30 novembre 1889 non meno di	» 600,000
c) Per l'aumento relativo alla differenza fra le situazioni provvisorie e la liquidazione definitiva, che in base al coefficiente medio riscontrato per le altre Imprese della stessa linea del 10 0|0 e per l'importo complessivo di L. 30 milioni dell ultima situazione, una maggior spesa netta di . . .	» 2,600,000
d) Per il lavoro di liquidazione di questo tronco si sarebbe dovuto impiantare un apposito Ufficio con numeroso personale capace ed attivo, attese le speciali difficoltà dovute all'interpretazione di ben *14 atti di sottomissione*, oltre al contratto, alcuni dei quali fra loro contradditori. L'esaurimento di quest'incombente col tempo che sarebbe occorso non poteva a meno d'importare una spesa che non si perita di fissare in	» 1,500,000
Sommano le spese in . . .	L. 6,700,000

A questa somma è d'uopo aggiungere l'importo di tutte le inevitabili grosse questioni che scaturiscono dalle liquidazioni, e che nel nostro caso sarebbero state ben più rilevanti per la farraggine dei contratti e sottomissioni da interpretarsi e per l'importanza delle opere eseguite.

E qui ricordiamo che, ad esempio, nel tronco Fognano-Marradi, dell'importo di circa lire 6,000,000, aperto all'esercizio nel 1888, dove le cose sono procedute relativamente bene e si ebbe un solo atto di sottomissione (1887) abbiamo avuto in liquidazione un ammasso di questioni per lire 2 milioni e mezzo, dovuti à differenza di contabilità, e due milioni e mezzo dovuti a differenza d'interpretazione di quell'unico atto di sottomissione. E pel tronco Vaglià-Firenze, giova ripeterlo, degli atti di sottomissione se ne avevano 14 e l'importo dei lavori di circa lire 30,000,000 ! !

Essendo evidente la convenienza di una transazione, il sottoscritto fece proposte sopra proposte in proposito, finchè dall'Amministrazione Centrale venne nominato l'ispettore Artom di aprire coll'Impresa trattative di conciliazione.

E lo scopo fu *splendidamente* raggiunto dacchè si potè tacitare l'Impresa di tutte le sue pretese in ordine al suesposto colla somma di soli 3 milioni, che non rappresentano poi altro che il risparmio fatto nelle ricostruzioni

(1) Il 27 dicembre 1888, atto di sottomissione col quale si riteneva completare i lavori. Il 24 marzo 1889 nuovo atto di sottomissione per una somma di L. 5,240,000 (Vedi voto del Consiglio Superiore, adunanza 22 giugno 1889, documento 13 dell'*Appendice all'Inchiesta Inghilleri*).

di Pratolino, come sopra si è detto, sulla somma di lire 5,240,000, che era già stata approvata per lo stanziamento.

Non esitiamo a dichiarare che questa transazione, di cui la Commissione d'inchiesta non si è affatto occupata di ricercare le cause e le conseguenze, costituisce uno dei più belli atti amministrativi che si siano compiuti dal Ministero dei Lavori Pubblici, e chiunque volesse avere la buona volontà di andare a fondo dell'argomento, colla scorta di *tutti* i documenti che esistono nei diversi Uffici, se ne convincerebbe facilmente.

E noi, dopo quanto abbiamo sopra esposto e che è la pura verità, lasciamo giudici i tecnici e pratici di simile argomento, e passiamo senz'altro ad altri tronchi sempre del secondo periodo di questa ferrovia.

In questo secondo periodo, oltre il completamento ed oltre le liquidazioni dei vecchi tronchi furono costruiti i tronchi 4°, 5°. 6° (completamente), 7° ed 8°, e basterà una semplice ispezione alle cifre (pag. 181 della Relazione) per convincersi degli ottimi risultati avuti, poichè ivi risulta che sopra un preventivo totale d'appalto di lire 21,354,472.32 si è avuto a lavori *perfettamente* finiti e bene eseguiti un *risparmio* di lire 7,870,318.39; che tenuto conto delle somme accordate successivamente per compensi e risultati da differenze contabili si ridusse a L. 5.371,608.40, ottenendosi così un ribasso complessivo del 24.23 0|0.

Queste cifre sono tali che non richieggono altri commenti! Un solo appunto si riscontra nella Relazione a proposito del tronco 5° Fantino-Crespino. Questo tronco, pel quale si adottò il *progetto Perego*, e non quello Olivieri, come afferma la Commissione, fu preventivato in L 6,351,000 e fu liquidato in L 4,540,618.01, con un risparmio quindi di L. 1,810,382 sul preventivo.

Ma ciò non basta alla Commissione, la quale trova che la somma liquidata è superiore di L. 534,415.31 al prezzo di delibera. Riconosce però che il prezzo di delibera non poteva essere adeguato dacchè il forte ribasso fatto non poteva essere sopportato *da un progetto seriamente studiato ecorredato di una tariffa di prezzi giustamente corrispondenti alle condizioni del lavoro*. Ma ricordando che il Giudice Tecnico, comm. Artom, accordò alcuni compensi all'Impresa *per equità*, ritiene che la maggiore spesa sul prezzo di delibera è dovuta oltrechè al forte ribasso d'asta, anche *alla troppo facile condiscendenza ad accordare maggiori compensi, non in base alla legge del contratto, ma a considerazioni di equità*.

Per tutta risposta a questo appunto, per nulla giustificato dalle circostanze, ci limiteremo ad osservare che appunto in questa materia l'ispettore Artom ebbe appositamente ad interpellare uno dei più insigni giuristi italiani, allora R. Avvocato Generale Erariale, oggi Ministro, il comm. Costa, il quale, nella sua lettera in data 11 luglio 1882 (citata nel Memoriale dell'Impresa Ceci in data 12 marzo 1895 e quindi dell'Impresa Oreste Lori pel tronco Marradi-Fantino) ebbe a scrivere le seguenti testuali parole :

« *Per equità nel nostro caso non deve intendersi che una* » *regola d'interpretazione delle Parti contraenti deve prevalere sulla parola* (*art. 1131 Cod. Civ.*); *di guisa che se* » *l'intenzione risultasse certamente diversa dal senso letterale* » *e più chiaro della parola anche in questo caso il sopravvento* » *deve essere della intenzione sulla parola* (ivi).

« *L'equità pertanto non è che istrumento di ricerca della* » *volontà per procurarne l'adempimento. Il primo studio* » *rimane pur sempre della parola, ma la forza della parola dipende assaissimo dall'oggetto del contratto del quale* » *non può in verun caso sovvertire i principii fondamentali* » *essenziali che lo fanno essere quello che è*.

« *Funzione dunque dell'equità scoprire la volontà comune* » *delle Parti dove dalla parola non risulti chiara, determinata, completa, e dove col senso letterale della parola si arrivasse mai all'ingiustizia o alla assurdità che in un contratto bilaterale nessuno può aver voluto, mentre invece è* » *da supporsi che i fatti vi siano stati dal primo all'ultimo* » *predisposti secondo giustizia adeguatamente alla causa ed* » *alla fine del contratto* ».

Si aggiunge che in questa lettera erano anche tassativamente indicati i titoli pei quali, sia in diritto che in equità, spettava un compenso all'Impresa, come apparisce specificato nel Memoriale succitato dell'Impresa Lori. Fu dunque con questi principii e non per *condiscendenza* che furono prese in considerazione le domande dell'Impresa.

E non vi è altro nella Relazione che riguardi questi ultimi tronchi, i quali non trovano perciò posto fra quelli *incriminati* nel Prospetto a pag. 191 della Relazione medesima.

Ma non essendosi la Commissione, come abbiamo visto, occupata delle persone, viene a crearsi una deplorevole confusione fra i funzionari che meritano biasimo o lode, confusione tanto più deplorevole per quelli che alla coscienza del dovere compiuto aggiungono il merito d'averlo fatto nel miglior modo possibile. Ne viene di conseguenza che questa Relazione, la quale sorvola sui buoni risultati per soffermarsi ai cattivi, getta luce sinistra su tutti i funzionari che hanno preso parte attiva alle costruzioni ferroviarie, talchè sarebbe desiderabile una inchiesta sulla inchiesta per scernere quelle responsabilità personali che non si ricavano dalla Relazione e che neppure possono precisarsi per induzione, dacchè, almeno a giudicarne dalla Faenza-Firenze, è mancato ai Commissari quello studio profondo e coscienzioso delle circostanze e dei fatti che sarebbe stato desiderabile.

In tale stato di cose sarà permesso al sottoscritto, non per vanagloria personale, ma per decoro di professionista e per necessità di rischiarare ogni ombra di sospetto che la Relazione ingiustamente stende su tutto e su tutti, di segnalare gli ottimi risultati avuti sui tronchi di ferrovia costrutti sotto la sua direzione.

La stessa Commissione riconosce che fu un'eccellente idea (pag. 11) quella di suddividere gli appalti in piccoli lotti e ne fa oggetto di speciali encomi e raccomandazioni, ma tace sull'autore di questa idea, e non sembrerà perciò troppa pretesa se il sottoscritto ricorderà che fu precisamente sua la proposta onde rompere gli indugi dell'Amministrazione Centrale nell'appaltare l'ultimo tronco che rimaneva a costruirsi di questa ferrovia.

Taceremo poi sul modo come furono condotti e diretti i lavori, perchè ciò ci porterebbe in dettagli non interessanti ai più, e potrebbe sembrare apologia; ciò che non è che rivendicazione di giustizia.

E del resto tali dettagli sono inutili dacchè i risultati ottenuti e le cifre parlano chiarissimamente e mostrano in che modo il sottoscritto *ha saputo fare il suo dovere*.

Ed il sottoscritto ripete con compiacenza questa frase, anche perchè, facendo egli parte del personale straordinario, è rimasto penosamente sorpreso della chiusa di un'altra Relazione d'inchiesta, quella dell'ispettore Cesareni sulla Succursale dei Giovi, nella quale il predetto signor Ispettore non si è peritato, a proposito di un fatto speciale, trascendere a considerazioni generali, che vale la pena riportare testualmente.

Egli ha scritto :

« Ma su questo proposito bisogna osservare che il personale straordinario, specialmente se adibito ad incarichi » superiori e quindi libero da vincoli e soggezioni, sia per » ignoranza dei regolamenti amministrativi, sia per ritenersi anche superiore ai medesimi, difficilmente vi ottempera. Poichè esso interpreta la fiducia che gli concesse » in qualche modo il Governo fino a considerarsi esonerato » da certe pratiche che i regolamenti prescrivono sostituendo » alle medesime l'*ego sum* ».

Ora noi non sappiamo con quanta convenienza il relatore, nella sua veste di giudice, per un fatto speciale crede di poter parlare così in generale, ma a parte tutto ciò, ci limitiamo a segnalare pubblicamente le benemerenze purtroppo disconosciute di questo personale straordinario, benemerenze che non sono ignote ad alcuno, dacchè i maggiori, più difficili ed importanti lavori sono stati fatti da esso.

Ed il sottoscritto risponde per conto suo all'accusa, fa-

cendo notare che, pure appartenendo a quel personale che, secondo il signor Cesareni, ignora i Regolamenti, ha saputo studiare, progettare ed eseguire lavori importantissimi in tempo brevissimo, e, quel che più importa, con un risparmio non indifferente di spesa, non solo per costruzione, ma anche per amministrazione, dacchè, come sarebbe facile dimostrare, la percentuale di questa è stata nel secondo periodo della Faenza-Firenze soltanto del 5 0[0 sull'importo dei lavori, mentre ordinariamente non si ha meno del 9 per 100.

Ed a questo proposito non è fuori di luogo aggiungere che i progetti dei nuovi tronchi furono studiati dal sottoscritto in modo che, in confronto ai progetti compilati dai precedenti Direttori, e per la cui esecuzione la Società Adriatica richiedeva L. 30,000,000, si ebbe un risparmio di spesa per oltre 14 milioni.

Non aggiungiamo altro, salvo a sviluppare l'argomento qualora il bisogno si presentasse. PEREGO.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Lavori alla Stazione Centrale di Milano.

I lavori progettati per ridurre l'eccessivo passaggio dei treni attraverso la stazione centrale di Milano, fatti eseguire dalla Società del Mediterraneo, trovansi in avanzato corso di esecuzione.

Tali lavori constano d'un gran terrapieno innalzato dietro la stazione stessa, a ridosso e parallelamente ad essa, con un lungo muro di sostegno verso la via Rosellini, e di un ponte di ferro sui quali poseranno i binari, che permetteranno ai treni merci che vengono dall'est di proseguire verso la stazione di smistamento del Sempione, senza passare sotto la tettoia. Venne pure studiato un progetto per usare i nuovi binari anche pei treni viaggiatori delle linee del Gottardo e della Valtellina, provenienti da Monza, e sappiamo che ai lavori relativi verrà parimenti data pronta esecuzione.

Il detto terrapieno, che venne innalzato sul giardino già esistente dietro la stazione, incomincia un buon tratto ad est di questa; ad ovest invece si prolunga immediatamente col ponte in ferro. Questo riesce così a cavalcare la via Galileo Galilei qualche metro soltanto a settentrione del sottopassaggio che già esiste in quella via. Si volle costruire il ponte invece che prolungare il terrapieno, per lasciare un po' più di luce e di comodità di circolazione al tratto della strada sottostante, già abbastanza sacrificato dal sottopassaggio di via Galilei.

Il terrapieno, il cui innalzamento venne affidato all'Impresa ing. Plateo, è largo 25 metri circa, in modo da far posto alla posa di quattro binari, due dei quali si fonderanno in un solo al passaggio sul ponte in ferro; gli altri due saranno binari morti per lo stazionamento dei vagoni merci.

Sotto il detto terrapieno venne aperto un tunnel, che forma un comodissimo accesso dalla via Ippolito Rosellini, ai numerosi uffici posti nel fabbricato nord della stazione per il pubblico che continuamente deve frequentare tali uffici, nonchè per gli impiegati che abitano appunto nel grosso quartiere che stendesi oltre la stazione stessa.

Il muro di sostegno del terrapieno, che corre parallelo alla via Rosellini, è lungo ben 300 metri ed ha uno spessore alla base di m. 2.50, per finire in quello di centimetri 90. Nella costruzione si impiegarono oltre un milione di mattoni, forniti per la maggior parte dalle fornaci di Valenza e di Alessandria. I *banchettoni* sono in granito delle cave del Lago Maggiore.

La costruzione del ponte venne affidata alle Officine di Savigliano. Esso consta di una travata obliqua di ferro lunga 32 metri e alta m. 3.50. La larghezza utile è di m. 4.50, tale da servire per un solo binario. Pei sostegni del ponte si usò ceppo di Brembate sull'Adda.

Tanto il ponte che il terrapieno saranno compiuti entro breve tempo e si spera che il passaggio dei treni potrà effettuarsi durante il prossimo giugno. Queste opere vengono eseguite per conto del Governo con un concorso a fondo perduto della Società per le Reti Mediterranea ed Adriatica.

La spesa complessiva raggiunge circa il quarto di milione.

Ed ora che tali lavori sono quasi ultimati, facciamo voti che siano prossimamente approvati dal R. Governo anche gli altri lavori per la sistemazione del servizio ferroviario a Milano e specialmente i progettati sottopassaggi che permetteranno ai viaggiatori di raggiungere il proprio treno o l'uscita dalla stazione senza dover aspettare che si dividano i treni fermi sotto la tettoia e senza correr pericolo di venire investiti dai treni in movimento.

><

Servizio diretto ferroviario-marittimo
fra Malta, Catania, Messina e Palermo.

In vista dei frequenti rapporti delle principali città della Sicilia con Malta, l'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, ritenendo che tornerebbe vantaggioso nell'interesse del pubblico la istituzione di un servizio diretto ferroviario-marittimo per viaggiatori e bagagli fra Malta, Catania, Messina e Palermo, comprendenti il tratto marittimo Siracusa-Malta, ha proposto alla Società di Navigazione *Adria* di Fiume (che esercita la linea da Malta a Siracusa), e questa ha aderito, la istituzione di speciali biglietti di andata e ritorno, con validità di 20 e di 40 giorni e col ribasso del 25 e del 30 0[0 sulle tariffe ordinarie.

I biglietti da istituirsi pel servizio del quale trattasi sarebbero i seguenti:

1. Messina-Siracusa-Malta e ritorno; Catania-Siracusa-Malta e ritorno, e quelli in senso inverso, con validità di 20 giorni e col ribasso del 25 0[0;

2. Un biglietto formato dell'attuale biglietto Siculo circolare S. V. e del tratto marittimo Siracusa-Malta e viceversa, avente il ribasso del 30 0[0 e la validità di 40 giorni.

Di tali biglietti, il secondo specialmente tornerebbe assai comodo tanto per le persone di affari che venendo da Malta avessero interesse di fermarsi nei centri commerciali più importanti della Sicilia, come pure per i *touristes* che da Malta volessero recarsi in Sicilia a visitarvi le antichità; e del pari tornerebbe comodo per i viaggiatori che da Palermo volessero andare a Malta, pur fermandosi nelle principali città della Sicilia.

Per la istituzione dei biglietti in questione la Direzione della Società per le Ferrovie Sicule ha presentato regolare proposta all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Per le ferrovie complementari.

Il 12 corrente la Commissione del bilancio si occupò del progetto per le ferrovie complementari. Intervennero Luzzatti e Prinetti, che dovevano rispondere al quesito formulato da Lacava, e firmato anche da Colombo e Carmine, inteso a sapere se il Ministero è disposto a concedere l'aumento del sussidio chilometrico alle ferrovie

da concedersi all'industria privata non comprese nel progetto ministeriale.

I Ministri dissero di consentire a portare il sussidio anche oltre le lire tremila, ma con un nuovo progetto di legge da presentarsi non più tardi del novembre secondo l'importanza delle linee e della spesa.

Venne nominato relatore l'on. Carmine.

><

Commissione Permanente
per la sistemazione dei torrenti.

Con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, in data del 30 aprile 1897, sono state approvate le seguenti variazioni nella composizione delle Commissioni Permanenti per la sistemazione dei torrenti:

VI Compartimento. — Conti cav. ing. Melchiorre, Capo Sezione principale del servizio di Mantenimento delle Ferrovie per la Rete Mediterranea a Roma, è nominato Membro della Commissione Permanente per la sistemazione dei torrenti presso il VI Compartimento del Genio Civile — Roma — in sostituzione dell' ing. cav. Francesco Tognini;

VII Compartimento. — Garbarino cav. ing. Lorenzo, Capo Sezione principale del servizio di Mantenimento delle Strade Ferrate per la Rete Mediterranea a Napoli, è nominato Membro della Commissione Permanente per la sistemazione dei torrenti presso il VII Compartimento del Genio Civile — Napoli — in sostituzione dell'ingegnere cav. Melchiorre Conti stato trasferito a Roma;

IX Compartimento. — Cimino cav. Giuseppe, Ingegnere-Capo del Genio Civile a Palermo, è nominato Membro della Commissione Permanente per la sistemazione dei torrenti presso il IX Compartimento del Genio Civile — Palermo — in sostituzione dell'ing. cav. Ottavio Tibi, stato promosso ad Ispettore.

><

Con altro decreto dello stesso Ministro dei Lavori Pubblici il cav. Ravà Raimondo, Ingegnere-Capo del Genio Civ. a Napoli, ed il cav. Alberto Rovelli, Ingegnere-Capo delle Miniere in detta città, sono nominati Membri della Commissione locale Permanente per la sistemazione dei torrenti presso il VII Compartimento del Genio Civile — Napoli — rispettivamente in sostituzione del cavaliere Emilio Galloni e del cav. Ottone Foderà.

><

Il Capo-gabinetto di Prinetti.

Con decreto del 7 corrente il Ministro Prinetti ha nominato a suo Capo di gabinetto il cav. avv. Cesare Biancheri, finora suo segretario particolare. L'ufficio di Capo-gabinetto era scoperto da prima delle elezioni, essendosi allora dimesso l'onorevole De Nava prima di portarsi deputato.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.
(Stato dei lavori al 1° aprile 1897).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m^3 551,480. Parte eseguita in iscavo m^3 543,190. Totale m^3 1,094,670. Parte da eseguirsi in rialzo m^3 7,100. Parte da eseguirsi in iscavo m^3 12,420. Totale m^3 19,520. Movimento complessivo m^3 1,114,190. Il lavoro eseguito corrisponde a 78[100 del totale, con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Durante il mese si è lavorato in 5 opere maggiori, ultimandone una; ed in 12 opere minori, ultimandone 9 ed iniziandone una. Delle 147 opere, fra maggiori e minori, N. 114 sono ultimate; N. 31 in costruzione e N. 2 da iniziarsi. Il lavoro fatto corrisponde a 97[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Nel mese si sono ultimati i piedritti della galleria Quattrocchi, resta da farsi parte dell'arco rovescio e parte del marciapiedi e cunicolo. Onde tutte le gallerie, in N. di 17 e della lunghezza complessiva di m. 10,040.20, possono dirsi ultimate.

d) Stazioni. — Nel mese si è lavorato nel piano caricatore della fermata di Forenza, ed in 3 fabbricati della stazione Superiore. Il lavoro fatto corrisponde a 78[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Ultimati nel mese gli scavi per i pilastri, e portate le murature al piano d'imposta degli archi nella casa cantoniera progr. 65,480. Nelle altre non si è lavorato. Resta la percentuale 98[100 del mese scorso.

f) Passaggi a livello. — Non si è lavorato: percentuale come al mese precedente, 75[100.

g) Opere di consolidamento. — Se ne sono iniziate 6 nel mese. Nell'insieme se ne hanno N. 92 di ultimate e N. 22 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese: ml. 9610 di massicciata in 1° strato; ml. 9935 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato ml. 32,200. Massicciata 2° strato ml. 7060. Posa ml. 17,000.

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Lavoro eseguito 99[100 del totale: restano da eseguirsi m^3 9960 di rialzo e m^3 4000 di scavo. Il totale dei movimenti di materie somma a m^3 2,302,350.

b) Opere d'arte. — Le opere maggiori possono dirsi ultimate, restando da fare, in due, piccoli lavori di finimento. Nel mese si è lavorato in due opere minori. Nell'insieme si ha: N. 338 ultimate, N. 2 in costruzione, ed anche le opere minori possono dirsi ultimate, restando a fare cappe e parapetti.

c) Gallerie. — Tutte ultimate. La loro lunghezza complessiva somma a m. 20,994.71.

c¹) Gallerie di difesa contro le valanghe di neve. — Sono in N. di 7, e nel mese si sono eseguite le murature di N. 17 pilastri in fondazione: il totale dei pilastri eseguiti è di 58.

d) Stazioni. — Non si è lavorato. Percentuale come il mese precedente, 94[100. I fabbricati ultimati sono in totale N. 48, quelli in costruzione N. 14.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato; ve ne sono N. 76 ultimate e N. 21 in costruzione. Il lavoro eseguito può ritenersi di 98[100, come al mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Non si è lavorato. Percentuale come al mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Non si è lavorato. Ve ne sono N. 158 ultimate; N. 6 in costruzione.

h) Armamento. — Si sono eseguiti durante il mese ml. 1550 di massicciata in 1° strato, e ml. 1940 di massicciata in 2° strato e ml. 10,211 di posa. Nell'insieme

si ha: Massicciata 1° strato m. 96,850. Massicciata in 2° strato ml. 63,930. Posa ml. 94,511. Posa da eseguirsi ml. 7500.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° apile 1897 dello scavo e delle murature nella grande galleia di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzionelungo il tronco da Limone a Vievola nella ferrovia da Cueo a Ventimiglia.

	Dal 1° al 31 marzo 1897	Dal principio dei lavori a tutto marzo 1897	A farsi
Scavo:			
Avanzta inferiore . .	113.00	6062.00	2038.00
Avanzta superiore . .	89.30	5543.00	2557.00
Calott	65.30	5163.00	2937.00
Strozz	97.00	5076.00	3024.00
Piedrio destro . . .	53.95	4749.00	3351.00
Piedrio sinistro. . .	66 29	4827.00	3273.00
Grandsezione completa	60.00	4788.00	3312.00
Acquedtto centrale . .	54.00	4462.20	2637.80
Murture:			
Calotta	71.30	5139.00	2961.00
Piedrit destro . . .	53.95	4743.00	3357.00
Piedrit sinistro . .	63.29	4818.00	3282.00
Acquedto centrale . .	196.00	4431.20	3668.80

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Biglietti di andata e ritorno*).

Sappiamo che l'Adriatica, per deferire alle premure del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ha disposto, perchè, via di esperimento, siano istituiti biglietti di andata ritorno da Milano a Grumello, valevoli tanto per la v di Bergamo che per quella di Rovato.

><

Anche quest'anno, durante l'epoca in cui resterà aperto lo stabilimento balneare di Telese, l'Adriatica userà le stesse agevolezze concesse lo scorso anno a favore degli accorrenti alle Stabilimento medesimo.

><

Per istituzione di biglietti andata e ritorno fra Caserta, Benevento e Foggia.

Ci informano da Caserta che quella Camera di commercio ed .i ha fatto voti al Ministero dei L. P. affinchè vengano istituiti biglietti ferroviari di andata e ritorno fra Benevento e Foggia, nonchè fra le stazioni intermedie, compiendosi su quella linea un attivo commercio di lana, bestiame e grano. Il provvedimento invocato recherebbe notevoli vantaggi, in ispecie ai commercianti di detti generi.

><

Navigazione sul Lago di Garda.

(*Nuovi viaggi circolari*).

Sappiamo, in seguito a proposta dell'Impresa di Navigazione Lago di Garda, l'Adriatica, presi accordi con le altre Società Ferroviarie interessate, avrebbe stabilito, salvo approvazione governativa, la istituzione di due nuovi viaggi circolari cogli itinerari seguenti:

a) Riva - Desenzano - Milano - Verona - Ala - Mori - Riva;

b) Riva - Desenzano - Venezia - Verona - Ala - Mori - Riva.

I biglietti relativi avrebbero la validità di cinque giorni.

><

Commissione per lo studio del progetto di un Canale di allacciamento fra il Porto e la Stazione di Trapani.

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha delegato il R. Ispettore-Capo del Circolo Ferroviario di Palermo, signor cav. ing. Giovanni Piccini, a rappresentarlo nella Commissione da istituire per lo studio del progetto di un Canale di allacciamento fra il Porto e la Stazione ferroviaria di Trapani.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 28 del mese di aprile u. s., in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori d'impianto della Stazione di Rocchetta Tanaro, fra Annone e Felizzano, nella linea da Torino ad Alessandria. Alla gara vennero invitate 12 Ditte e le concorrenti furono 7. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Visetti Tommaso di Torino, col ribasso del 16 per cento sui prezzi della tariffa.

(*Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Progetto per la costruzione di un muro di sostegno per consolidamento della frana di Guvano, a monte del binario fra le progressive 75,133.75-75,206 della linea *Genova-Spezia*, fra le stazioni di Vernazza e di Corniglia. Spesa preventivata L. 32,500;

2. Progetto di consolidamento del tratto di rilevato fra le progressive 234.397-234.460 della ferrovia da *Chiusi ad Empoli.* Spesa occorrente L. 1250;

3. Il preventivo della spesa di L. 440 per la sottomurazione e lo sbancamento di massi pericolosi lungo la falda del monte fra le gallerie Dagnes e Binda, lungo la ferrovia da *Ivrea ad Aosta;*

4. La proposta dei lavori occorrenti, dell'importo di L. 3800, per il consolidamento della sede stradale, chilometro 26.450-490, della linea *Battipaglia-Castrocucco*, fra le stazioni di Ogliastro e di Agropoli;

5. Progetto di consolidamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Capriati al Volturno, della linea *Caianello-Isernia*, con annesso preventivo di spesa di L. 2800;

6. Progetto di consolidamento dell'argine longitudinale contro il torrente Varaita, a monte del ponte alla progressiva 22.553.70, della linea *Airasca-Cavallermaggiore*, danneggiato da una piena. Spesa preventivata lire 2320;

7. Proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla sistemazione della frana al km. 114.017.19-114-033-19 della linea *Sampierdarena-Confine francese*, fra le stazioni di Porto Maurizio e di San Lorenzo. Spesa occorrente L. 4350;

8. La proposta per la ricostruzione al km. 350.267 della casa cantoniera al km. 350.243, fra le stazioni di Riace e di Caulonia, della linea *Taranto-Reggio*. Spesa occorrente L. 5200;

9. Proposta di sistemazione definitiva di una piccola tratta della scarpata della trincea di Malgesso, della linea *Gallarate-Laveno* fra le progressive 21.829.20 e 21.851. Spesa necessaria L. 954.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa le proposte pei seguenti lavori:

1. Sistemazione della banchina in legno, che serve da marciapiedi nella Stazione di Bagni di San Giuliano, lungo la Ferrovia *Firenze-Pistoia-Pisa*. Spesa occorrente L. 1000;

2. Impianto di tre bitte d'ormeggio, a colonne di ghisa, sulle banchine del Canale Scomenzera nella *Stazione marittima di Venezia*. Spesa preventivata L. 1400;

3. Sostituzione di una piattaforma, del diametro di m. 4.50 ad un'altra del diametro di m. 4.20, nella Stazione di Forlì, lungo la Ferrovia da *Bologna ad Ancona*. Spesa occorrente L. 5200;

4. Costruzione di un piccolo Magazzino per le merci a piccola velocità nella Stazione di Fragneto-Monforte, nella linea da *Benevento a Campobasso*. Spesa preventivata L. 4210;

5. Costruzione di un piccolo Magazzino per le merci a piccola velocità nella Stazione di Pescolamazza, nella linea da *Benevento a Campobasso*. Spesa occorrente lire 3840;

6. Lavori di difesa della Ferrovia contro le alluvioni, fra le Stazioni di Polignano e di Fasano, lungo la linea da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 6000;

7. Prolungamento dal lato verso Napoli del terzo binario ed impianto di un nuovo tratto di binario tronco nella Stazione di Ariano, della linea *Foggia-Napoli*. Spesa preventivata L. 8080, escluso il materiale metallico di armamento;

8. La proposta per l'impianto di un terzo binario e per la sistemazione di quelli esistenti nella Stazione di Fano, lungo la Ferrovia da *Bologna ad Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 21,220, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

9. Il progetto per l'impianto di un binario speciale per il carico e lo scarico diretto delle merci delle ultime classi nella Stazione di Fiorenzuola d'Arda, nella Ferrovia da *Bologna a Piacenza*. Spesa preventivata lire 17,445;

10. Proposta per la costruzione di un Magazzino per le merci e di un piano caricatore nella Stazione di Poiana, lungo la Ferrovia *Milano-Venezia*. Spesa occorrente L. 20,000;

11. Proposta per l'impianto di un Magazzino per le merci nella Stazione di Torino del Sangro, lungo la Ferrovia *Bologna-Otranto*, con preventivo di spesa di lire 12,800;

12. Proposta per l'impianto di un binario tronco nella Stazione di Pausula, lungo la Ferrovia da *Porto Civitanova a Macerata;*

13. Proposta relativa all'impianto di un binario tronco per il carico e lo scarico diretto delle merci in Stazione di Chiari, lungo la Ferrovia da *Milano a Venezia*. Spesa prevista L. 8330;

14. La proposta per l'impianto di un binario tronco nella Stazione di Bagnolo-Mella, lungo la Ferrovia da *Olmeneta a Brescia*, con preventivo di spesa di L. 7880;

15. La proposta per prolungare verso Colico la scogliera a difesa della ferrovia, contro l'Adda, fra i chilometri 31.440 e 31.600 della linea da *Sondrio a Colico*.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Proposte di lavori*).

Sono in esame presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate le seguenti proposte presentate dalla Direzione generale delle Ferrovie Sicule:

1. Proposta di alcuni lavori da eseguire a valle dell'ultima briglia del ponte Cocuzza, al km. 80.985 da Messina, della linea *Messina-Patti-Cerda*, con annesso preventivo di spesa di L. 4070;

2. Proposta di demolizione e ricostruzione de piedritti e dei muri d'ala del ponticello a travata metallica di m. 2 al km. 281.294 da Palermo, della linea *Messina-Siracusa*. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 1200;

3. La proposta dei lavori occorrenti per ridmare la cava di prestito a valle della stazione di Fabnara, nella linea *Messina-Patti-Cerda*. Spesa preventivta lire 1500.11;

4. Proposta dei lavori occorrenti per la ripazione dei guasti della casa cantoniera semplice al km. 0.462 da Palermo, del tronco Caldare-Girgenti, nella lea da *Palermo a Porto Empedocle*. Spesa occorrente 580;

5. Progetto d'un fabbricato ad uso alloggper 10 famiglie, con forno da pane, presso la stazione Leonforte, nella linea da *Palermo a Catania*. Spesapreventivata L. 33,124;

6. Il progetto di consolidamento dell'acquotto a volta della luce di m. 1.50 al km. 285.206 daalermo, della linea *Messina-Siracusa*, tronco Bicoccaracusa. Spesa preventivata L. 820.

(*Acquisti di carri merci e bestiame*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate da Sicilia ha presentato alla superiore approvazione la prosta per l'acquisto di N. 30 carri chiusi per merci estiame, della portata di 12 tonnellate, per un imporcomplessivo di L. 150,000, che dovrebbero venire uzzati nel servizio attraverso lo stretto di Messina.

><

Congresso Ferroviario a Bucarest

Il 17 corrente si terrà in Bucarest un Coesso Ferroviario. Fino ad ora hanno dichiarato di teciparvi i Direttori Generali dell'Austria-Ungheria ermania, Olanda, Belgio, Russia e Svizzera. Oltre a banchetto in onore degli ospiti, si farà una gita di pere a Costanza per visitarvi il gran ponte sul Danu ed i lavori di quel Porto.

><

Deliberazioni del Consiglio di St

Il Consiglio di Stato:

Ha dato il suo avviso su di un atto ransazione concordato dal Ministero dei Lavori Pubbliell'Impresa Jardini, circa maggiori compensi pei lavoi allacciamento della linea Aretina con quella di toia presso Firenze;

Ha ritenuto che anche agli effetti la dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi rogetto per l'appalto a licitazione privata, colle norrdell'art. 65 del capitolato di esercizio, presentato dadriatica per la costruzione di due case cantoniere dop di due case cantoniere semplici, di due garette in mra e di una cisterna, lungo la ferrovia da Ponte S. Po a Seregno. La spesa preventivata per la esecuzione e opere sovraindicate ammonta complessivamente . 35,400;

Ha dato il suo parere sulla questi della conve-

nienza per parte dell'Amministrazione ferroviaria governativa di addivenire ad una transazione col signor conte Cosimo Masi di Ferrara, circa una vertenza da questi sollevata in dipendenza di un esproprio di terreno fattogli per provvedere alla costruzione della strada ferrata da Suzzara a Ferrara;

Ha ritenuto che si possa approvare un progetto della Sicula per la costruzione di un pontile d'approdo nel Porto di Messina, con annesso preventivo di spesa di L. 4054.97.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione della concessione a favore della Ditta Runcio, per i suoi trasporti di agro cotto da Barcellona a Messina ed a Tremestieri;
2. Alla estensione della tariffa locale N. 230, P. V., ai trasporti di acetati, piroligniti ed acido acetico alla stazione di Cogoleto;
3. Alla proposta di proroga di termini per la concessione di cui gode la Ditta Coma per i suoi trasporti di paglia dall'Agro romano e dal Viterbese per Ventimiglia;
4. Alla rinnovazione fino a tutto febbraio 1898 della concessione scaduta il 28 febbraio p. p. a favore della Ditta Società dei Molini in Napoli, pel trasporto di farina e semolino;
5. Alle modificazioni proposte nella decorrenza della concessione di cui fruisce la Ditta Fiorentino, per i suoi trasporti di cereali;
6. Alla concessione in favore della Ditta Tavella, per i suoi trasporti di sale e tabacco da Milano a Varese, Gallarate e Busto Arsizio;
7. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta Ingegnere G. Moro e Comp., pei trasporti di fosfati di ossa da Roma a Rifredi.

—

La Mediterranea ha proposto al Ministero di attuare anche in quest'anno, con talune modificazioni, e pel periodo dal 1º giugno al 31 luglio p. v., la tariffa locale n. 419 P. V., valevole pel trasporto dei bozzoli morti dalle Calabrie e degli sgorboni vuoti di ritorno o per prendere carico.

—

La Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica e della Sicula, ha sottoposto all'approvazione governativa il nuovo testo, concordato nella Conferenza di Roma 25-28 novembre u. s., della concessione speciale n. XI, riguardante il trasporto in comitiva di operai e braccianti di ambo i sessi, ed il trasporto in comitiva di coloni d'ambo i sessi, destinati alla colonizzazione del Regno.

—

La Mediterranea, accogliendo le istanze delle Ditte Antonio Masulli e fratello, e Antonio Libertini, proprietarie di fabbriche di vetro rispettivamente a Cimitile ed a Caivano, ha esteso la tariffa locale n. 601, P. V., ai trasporti in partenza dalle Stazioni di Nola e di Fratta Maggiore-Grumo, alle quali fanno capo i prodotti delle suindicate fabbriche.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva la proposta che la Società del Mediterraneo ha presentato, d'accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia, per alcune modificazioni ed aggiunte alle tariffe in vigore, per quanto riguarda il trasporto di damigiane rivestite di sovero e cerchiate di ferro.

—

È in corso il decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale vengono approvati i prezzi delle tariffe generali, da considerarsi come massimi, per le tariffe dei trasporti sulla linea Rezzato-Vobarno, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Società interessata.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Il diploma d'ingegneria ai generali e colonnelli del genio.

La *Gazzetta Ufficiale* dell'8 maggio pubblica il seguente decreto:

« Veduta la legge 13 novembre 1859, n. 3725, sulla pubblica istruzione;

« Veduto l'ordinamento degli studi nella Scuola di applicazione di artiglieria e genio, e tenuto conto dei servizi che prestano e dei lavori che eseguono gli ufficiali del genio i quali raggiungono in servizio il grado di maggior generale o di colonnello;

« Abbiamo decretato e decretiamo:

« Art. 1. — Gli ufficiali, generali e colonnelli del genio militare collocati a riposo od in servizio ausiliario potranno essere abilitati all'esercizio della professione d'ingegnere civile, qualora provino con documenti rilasciati dal Ministero della Guerra di provenire dalla Scuola d'applicazione di artiglieria e genio, ovvero per quelli che hanno fatto studi anteriormente alla istituzione di questa Scuola, di provenire dalla Scuola complementare di artiglieria e genio nel Piemonte, o da altri istituti equipollenti già esistenti nei cessati Stati italiani, e di avere inoltre prestato servizio per un tempo non minore di sei anni presso le Direzioni dell'arma del genio nella qualità di direttore, di vice-direttore, o di comandante locale.

« Art. 2. — L'abilitazione all'esercizio della professione di ingegnere civile agli ufficiali, generali e colonnelli del genio che ne facciano domanda, e siano nelle condizioni accennate nell'articolo precedente, verrà concessa con speciale decreto, rilasciato dal Ministero dell'Istruzione Pubblica, sentito il parere del Consiglio Superiore della Pubblica Istruzione.

« Art. 3. — Gli ufficiali, generali e colonnelli del genio, ai quali verrà rilasciato il decreto ministeriale suddetto dovranno pagare la tassa di diploma stabilita per coloro che conseguono il diploma di laurea nelle Scuole di applicazione per gli ingegneri.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Giorni sono si tenne a Berna una conferenza per esaminare la questione del traforo del Sempione, alla quale erano presenti i signori Presidente della Confederazione Deucher, Vice-presidente Ruffy, Consiglieri federali Zemp e Lachenal, i Delegati dei Governi di Berna, Friburgo, Vaud, Vallese, Neuchâtel e Ginevra e quelli della Direzione della ferrovia Giura-Sempione. Le trattative diedero in generale un soddisfacente risultato e si acquistò la persuasione che le sovvenzioni all'Impresa assegnate dei Cantoni interessati, dell'importo complessivo di 10,5 milioni, saranno facilmente ottenute. Solo Friburgo presenta qualche difficoltà.

— La Camera di Commercio di Genova ha nominato il suo presidente, comm. Solari, a suo rappresentante nel Comitato di Milano per la ferrovia del Sempione.

Ferrovia Iseo-Breno. — Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Prinetti, ricevette l'ing. Ronghi, l'avv. Frugoni, presidente della Deputazione provinciale di Brescia, e i deputati bresciani, i quali presentarono una domanda di concessione per una ferrovia Iseo-Breno. Il Ministro li assicurò che darà tosto in corso le pratiche relative presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ferrovia Corace-Catanzaro Sala. — Il ministro Prinetti, nella seduta del 13 corrente alla Camera dei Deputati, rispose ad una interrogazione degli on. Colosimo, San Severino e D'Ippolito che desideravano sapere come e quando intenda provvedere al compimento dei lavori riguardanti la linea Corace-Catanzaro Sala. Accennò alle difficoltà e ad alcune questioni insorte nella costruzione della galleria Sansinato compresa in quella linea, avendo l'Impresa dichiarato essere impossibile compirla secondo il tracciato preventivamente approvato.

Il Ministero è venuto ad una transazione coll'Impresa per il compimento della galleria stessa.

Accennò anche agli ordini dati per spingere i lavori di assaggio, dopo i quali si vedrà se si dovrà fare una deviazione, o se si dovrà continuare coll'antico tracciato, mediante la costruzione di un cunicolo di scolo; dopo si vedrà di dare il maggiore impulso ai lavori.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,035,696.98, con un aumento di lire 376,855.49 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1897 si ragguaglia a L. 33,142,448.17 e presenta un aumento di lire 2,664,353.64 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 aprile 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 284,204, con un aumento di L. 45,086 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 aprile 1897 ammontano a L. 8,562,928, con un aumento di L. 283,568 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 maggio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,657,308.83, con un aumento di lire 104,457.90 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 maggio 1897 si ragguaglia a L. 112,447,432.56, presentando un aumento di L. 1,575,020.23 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Tramvia Novi-Ovada. — Nell'assemblea generale ordinaria fra gli azionisti della Tramvia Novi-Ovada, dopo data lettura della Relazione sull'esercizio 1896 del Consiglio d'Amministrazione e di quella del Collegio sindacale, venne approvato il bilancio consuntivo dell'esercizio suaccennato.

Vennero quindi riconfermati a membri del Consiglio i signori marchese avv. cav. Pinelli Gentile, marchese conte avv. A. L. Prasca, Angelo Ghiara, e venne nominato il cav. Enrico Brizzolesi in sostituzione del dimissionario marchese Don Antonio Cusani-Visconti.

A Sindaci effettivi i signori Tommaso Rossi, G. B. Leardi e Giuseppe Carosio; ed a Sindaci supplenti i signori cavaliere avv. Paolo Calleri e geometra Giovanni Mandrino.

Vennero fatte vive raccomandazioni al Consiglio amministrativo nel senso di prolungare la ferrovia Basaluzzo-Frugarolo sino alla Spinetta-Alessandria, i cui studi già sono a buon punto; e di curare ogni altro prolungamento che alla Tramvia tornasse utile.

Tramvia Bergamo-Trescorre-Sarnico. — Il 9 corrente, a Grumello del Monte, ebbe luogo l'annunciata riunione plenaria degli interessati alla costruzione della succitata linea. Erano presenti circa 300 persone di vario ceto; inoltre si ebbero varie adesioni, fra cui quella del principe Gonzaga.

L'autore del progettista, ing. cav. Corti, espose il risultato degli studi fatti, in accordo e in collaborazione del Comitato eletto nella precedente assemblea, in riguardo ad una variante. L'Assemblea dichiarò che il progetto ora soddisfa a tutti i desideri che vennero espressi.

Il Comitato promotore, composto di 40 persone, ha eletto un Comitato iniziatore, col mandato di procedere alle pratiche per l'attuazione del progetto.

Il Comitato iniziatore ha deciso di riunirsi oggi, 15, per dar principio ai lavori. Esso ha pure il mandato di decidere intorno alle azioni da emettersi, poichè nell'assemblea del 9 corr., furono discordi i pareri.

Questa linea, che costerà circa un milione, sarà certamente fruttifera; tanto più perchè sarà collegata coll'altra Bergamo-Monza-Milano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — *Per il riscatto delle ferrovie.* — L'11 corrente la Commissione degli Stati incaricata di riferire sul progetto del Consiglio Federale concernente il riscatto delle ferrovie era radunata al completo in Berna (11 membri). Contro il riscatto parlarono Reichlin e Wirz; Gavard presentò e sostenne una mozione d'ordine secondo la quale si dovesse tentare dapprima un accordo bonale colle Compagnie delle Strade Ferrate e quindi si avesse a sospendere qualunque decisione sopra questo affare fino ad un tempo indeterminato. Gli altri membri parlarono a favore dell'entrata in materia sul progetto.

Ferrovie Austriache. — *La prima tramvia elettrica a Vienna.* — Il 28 gennaio 1897 venne inaugurata a Vienna la prima tramvia elettrica nella così detta linea trasversale, la quale ha una lunghezza di km. 9.4; la maggiore pendenza della linea è del 38.4 0|0 e il raggio maggiore delle curve è di m. 18. Il filo della corrente è sopra terra, e la corrente viene fornita dalla Stazione centrale del 2° Distretto con una tensione di 500 volt. La Società dispone di 30 vagoni con motore doppio della forza di 20 cavalli a vapore, e di altri 30 vagoni da attaccarsi ai primi. Tanto il sistema di trazione che il materiale rotabile hanno incontrato l'approvazione generale.

Ferrovie Inglesi. — Alla fine del 1896 spirava il termine per la presentazione dei progetti di nuove linee di ferrovie economiche che dovevano essere esaminati dai Commissari a tal uopo nominati nella loro prima sessione; frattanto i progetti presentati ulteriormente dovranno attendere la fine del mese di maggio corrente. In tutti sono stati presentati 28 progetti che rappresentano, nel loro insieme, oltre 483 km. di linee; 18 di quelli si riferiscono a delle nuove linee da impiantarsi in Inghilterra e nel Paese di Galles, e 10 concernono delle linee da costruirsi nella Scozia.

La nuova legge non si applica affatto all'Irlanda, che possiede da alcuni anni delle ferrovie di quella sorta, la cui istituzione è sottoposta a una legge speciale.

Delle linee da costruirsi in Inghilterra e nel Paese di Galles, solo la linea da Basinstoke ad Alton, è proposta da una Società esistente, cioè la «London and South Western». Questa linea presenta il doppio vantaggio di servire una regione agricola tagliata fuori, e di occupare un territorio che una Società rivale aveva cercato di annettersi l'anno scorso.

Delle rimanenti 17 linee proposte, alcune dovranno servire regioni agricole; altre sono tramvai urbani o subur-

bani in esercizio, altre infine sono linee destinate ad assicurare un servizio per *touristes* in alcune località frequentate nella stagione estiva. Non meno di 8 di queste linee hanno uno scartamento differente dal normale. Non sembra probabile che gli argomenti in favore dell'adozione di uno scartamento differente da quello delle strade ferrate ordinarie possano essere accolti.

Delle 10 linee, la cui costruzione è proposta nella Scozia, una deve essere impiantata nel Distretto di Edinburgo, una seconda deve servire una miniera, e le rimanenti sono, per la maggior parte, linee d'interesse agricolo, tutte a scartamento normale, e vengono proposte da Società esistenti, due delle quali per lo meno sono d'accordo.

Ferrovie dell'Asia Minore. — Fin dal 1856 una Società Inglese ebbe la concessione per la costruzione ed esercizio della linea ferroviaria Smirne-Aiden, lunga km. 267; i lavori subirono diverse vicende, e soltanto nell'anno 1867 la ferrovia venne aperta al pubblico. Gli utili nei primi tempi risultarono molto esigui, e solo fu risentito un vero e proprio vantaggio dall'esercizio quando nel 1891 venne prolungata la linea fino a Dinair. Attualmente questa ferrovia ha un percorso di 515 km.; gl'incassi ragguagliavano 12,000 franchi al km., e le spese sono limitate a 5000 franchi per ogni km.

Nell'anno 1863 un'altra Società Inglese ebbe la concessione della costruzione della linea Smirne-Kassaba, e nel 1893 Nagelmakers ottenne la facoltà di prolungare questa linea fino ad Afium-Karahissar; l'ultima sezione di questa ferrovia è in corso di costruzione e ne ha preso l'accollo una Società Francese. I lavori progrediscono alacremente e, salvo casi imprevisti, si ritiene che la linea sarà ultimata nel corso dell'anno.

Il Governo Turco nel 1871 a spese proprie fece compilare il progetto di una ferrovia che da Costantinopoli giungesse al golfo di Persia; ma questo grandioso progetto non venne effettuato, e solo venne costruita la piccola linea Mudania-Brussa ed alcuni tratti della linea Haidar Pascià-Angora, della lunghezza di 95 km., fino a Ismid. Nel 1888 il signor Kaulla, rappresentante della Banca Tedesca, ottenne la concessione di prolungare la ferrovia da Ismid ad Angora, ed una Società Tedesca costruì il lavoro e nel 1892 l'intera linea Haidar-Pascià-Angora, di una lunghezza di 578 km., fu ultimata ed aperta al pubblico.

Questa ferrovia produsse un benefico influsso sull'intera Provincia di Angora, e da quell'epoca in poi il commercio si è abbastanza vivificato in quelle regioni.

Fra il 1893 e il 1896 fu costruita la linea Eskischehr-Konia, avente una lunghezza di 448 km. Vennero pure aperte le linee Meersina-Adana, Beirut-Damasco, Jaffa-Jerusalem; la lunghezza complessiva delle linee fino ad oggi aperte al pubblico ascende a 2000 km. Rimane sempre da effettuarsi la linea di comunicazione coll'India, ma oggi intendono di prolungare solo la ferrovia Haidar-Pascha-Angora per Diarbekir e Mossul fino a Bagdad. Questa ferrovia avrà una lunghezza di 2300 km. e non costerà meno di 350 milioni di franchi.

Notizie Diverse

Costituzione di una nuova grande Società industriale a Milano. — Mercoledì scorso, nei locali del Credito Italiano, ebbe luogo la costituzione della Società lombarda per la distribuzione di energia elettrica, col capitale di otto milioni di lire.

Questa Società si è resa concessionaria dalla Società italiana per le condotte d'acque della concessione di un canale industriale del Ticino, ottenuta dal R. Governo con decreto 6 dicembre 1896, allo scopo di esercitarla, utilizzarne la forza motrice sul luogo, oppure trasportarla a distanza mediante l'elettricità o con altro mezzo, sia cedendola che impiegandola in qualunque industria, ecc.

Trattasi di una forza di circa 19,000 cavalli idraulici.

Fondatori principali sono: la Continental Gesellschaft für elektrische Unterwehmüngen di Norimberga, la Società Italiana per le condotte d'acqua ed il Credito Italiano col suo gruppo finanziario.

Il primo Consiglio d'Amministrazione risultò composto dei signori:

Senatore comm. Ernesto De Angeli, prof. ing. Cesare Saldini, di Milano, conte Felice Scheibler, comm. senatore Balestra, ing. Eugenio Rava, presidente il primo, amministratore il secondo della Società Italiana per le condotte d'acqua, i signori Max Meyer, Oscar Petri, Rodolfo Cohen, della Continental Gesellschaft di Norimberga, ed il signor Vittorio Manzi, capo della Casa bancaria Manzi e C.

Sindaci: i signori comm. Enrico Zilliken, Luigi Airoldi e comm. Enrico Rava, membro della Direzione centrale del Credito Italiano.

Sindaci supplenti: i signori ing. Schiavoni e F. E. Balzarotti.

Progetto del nuovo palazzo comunale di Cagliari. — È aperto un concorso fra gli ingegneri ed architetti italiani per il progetto del nuovo palazzo comunale della città di Cagliari.

Il concorso si farà di due gradi o stadi, nel primo dei quali i concorrenti dovranno presentare un progetto di massima. Il termine per la presentazione dei progetti scade col mezzodì del 15 luglio 1897.

Una Commissione locale sceglierà fra i progetti i quattro che a maggioranza assoluta di voti saranno giudicati migliori, e sui quali verrà aperto il concorso di secondo grado.

La stessa Commissiono prenderà in esame i progetti presentati al secondo concorso, e fra questi farà una graduatoria in ordine di merito.

La scelta definitiva del progetto prescelto da adottarsi spetterà al Consiglio comunale di Cagliari.

All'autore del progetto prescelto verrà corrisposto, come prezzo del progetto stesso, la somma di L. 6000.

Gli autori dei quattro progetti ammessi al secondo concorso avranno diritto ad una indennità di L. 500 per ciascuno a titolo di rimborso e spese.

Per altre informazioni rivolgersi al Municipio di Cagliari.

Le miniere Elbane. — L'affitto delle miniere dell'Elba è stato aggiudicato definitivamente al sig. Alfredo Elmann, che rappresentava il cav. Ugo Ubaldo Tonietti, al prezzo di L. 7.25 la tonnellata di minerale.

Il commercio inglese. — Secondo la relazione ora pubblicata dal *Board of Trade*, le importazioni hanno, in Inghilterra, raggiunto, durante i primi quattro mesi di quest'anno, la cifra di 152,965,000 lire sterline.

Nei corrispondenti quattro mesi del 1896 le importazioni ascesero a 148,126,142 lire sterline. Vi fu quindi quest'anno un aumento d'importazione in ragione del 3.2 0/0.

Le esportazioni — sempre nel primo quadrimestre del 1897 — ascesero a 78,998,309 lire sterline, mentre nel 1896 salirono a 79,750,436 lire sterline.

Vi fu quindi nell'anno corrente una diminuzione d'esportazione in ragione di circa l'uno per cento.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 41,000 per provvedere alla costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Piave, fra i km. 32.185 e 32.585 della linea Treviso Belluno;

L. 21,220 (escluso il valore del materiale metallico d'armamento) per provvedere all'impianto di un terzo binario e alla sistemazione degli esistenti nella stazione di Fano della linea Bologna-Otranto;

L. 8080 (escluso il materiale metallico d'armamento) per provvedere al prolungamento, dal lato verso Napoli, del terzo binario e all'impianto di un nuovo tratto di binario tronco nella stazione di Ariano della linea Foggia-Napoli;

L. 6500 per provvedere alla sistemazione dello scarico delle acque attraverso alla ferrovia mediante il ponticello al km. 155.463.20 della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 6060 per provvedere alla costruzione di opere intese a difendere la ferrovia contro le alluvioni tra le stazioni di Polignano e Fasano sulla linea Bologna-Otranto;

L. 4890 per provvedere alla parziale sostituzione di lastricato con pietre delle cave di Porretta all'attuale pavimento in ciottoli nel piano caricatore coperto per le merci a piccola velocità nella stazione di Ferrara della linea Pontelagoscuro-Bologna;

L. 4800 per provvedere, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, allo spostamento dei muri di chiusura in corrispondenza del trincea S. Lazzaro nel tratto compreso fra il km. 33.600 e 33.950 della linea Zollino-Gallipoli ed all'abbattimento di alcuni massi di roccia instabili, nella scarpa sinistra di detta trincea;

L. 4210 per provvedere alla costruzione di un piccolo magazzino merci a piccola velocità nella stazione di Fragneto Monforte della linea Benevento-Campobasso;

L. 3840 per provvedere alla costruzione di un piccolo magazzino per le merci a piccola velocità nella stazione di Pescolamazza della linea Benevento-Campobasso;

L 2300 per provvedere al consolidamento del rilevato di accesso verso Campobasso al viadotto al km. 21.296 della linea Benevento-Campobasso;

L. 1650 per provvedere alla sostituzione di pavimenti in pietra agli attuali in ciottoli nel magazzino merci a piccola velocità della stazione di S. Pietro in Casale sulla linea Pontelagoscuro-Bologna;

L. 1122 per provvedere all'impianto di un binario tronco e alla modificazione dei binari esistenti nella stazione di Codroipo della linea Mestre-Cormons;

L. 750 per provvedere allo spostamento di m. 55 verso Taranto della colonna idraulica esistente nella stazione ferroviaria di Grumo Appula della linea Bari-Taranto;

L. 660 per provvedere alla sistemazione della delimitazione stabile del tronco Brescia-Bivio Tirolo della ferrovia Milano-Venezia, lunga km. 62 705;

L. 500 per provvedere alla sostituzione con lastre di vetro delle lamiere ondulate in una parte del lucernario del locale per fucinatori e aggiustatori veicoli nelle officine del materiale mobile in Firenze Porta al Prato.

Rete Mediterranea. — L. 32,500, progetto per costruzione di un muro di sostegno per consolidamento della frana di Guvano, linea Genova-Spezia;

L. 15,730 per provvedere alla costruzione di un ponticello a due luci sottopassante la ferrovia Rogoredo-Bivio-Gravellone, al chilometro 1.658 presso la fermata di Chiaravalle;

L. 9300 per provvedere al consolidamento del terrapieno ferroviario fra i chilom. 57.989 e 58.026 della linea Castagnole-Asti-Mortara;

L. 5200 per provvedere alla ricostruzione della casa cantoniera al chilom. 350.267 fra le stazioni di Riace e Caulonia della linea Taranto-Reggio;

L. 4350, proposta lavori per sistemare una frana fra le stazioni di Portomaurizio e S. Lorenzo, linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 3800 proposta per lavori per il consolidamento sede stradale al chilom. 26.450-26.460, linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 2820 per provvedere, anche agli effetti sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, al prolungamento del muro a secco formato di grossi massi calcarei a difesa della ferrovia contro le corrosioni del torrente Asso fra i chilom. 255.570 e 255.589 della linea Montepescali-Asciano;

L. 2800, lavori per consolidamento fabbricato viaggiatori in stazione di Capriati al Volturno, linea Caianello-Isernia;

L. 2320, progetto consolidamento dell'argine longitudinale contro il torrente Varaita, linea Airasca-Cavallermaggiore;

L. 1300 per provvedere all'impianto di una fermata al chilometro 10.813 della linea Roma-Albano, presso la stazione di Ciampino, della linea Roma-Napoli.

Rete Sicula. — L. 150,000 * per acquisto n. 30 carri chiusi per merci e bestiame;

L. 33,124 progetto fabbricato ad uso alloggi in stazione di Leonforte, linea Palermo-Catania;

L. 4070 preventivo per alcuni lavori al ponte Cocuzza della linea Messina-Patti-Cerda;

L. 1500.11 per lavori per ricolmare la cava a valle della stazione di Falconara, linea Messina-Patti-Cerda;

L. 1200 per lavori ad un ponticello a travata metallica sulla linea Messina-Siracusa;

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto lavori d'ampliamento della stazione di Potenza in seguito all'innesto della linea Rocchetta Melfi-Potenza. Importo L. 130,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 24 maggio corr., ore 10.30.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Visetti Tommaso, di Torino, l'appalto * dei lavori d'impianto della stazione di Rocchetta Tanaro, sulla linea Torino-Alessandria, col ribasso del 16 0[0 sui prezzi della tariffa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 14 maggio). — Colla Ditta Carega Carlo, di Napoli, per consolidamento ponte sul vallone Fiori 2° al km. 68.101.78 presso la stazione di Pisciotta (linea Battipaglia-Castrocucco);

Colla Ditta Fratelli Rey, di Torino, per fornitura di ml. 1000 di stoffa di lana vellutata per tappeti delle carrozze di 1ª classe;

Colla Ditta Zanetti Carlo, di Candia Lomellina, per consolidamento della spalla destra del manufatto sulla roggia Bona;

Colla Ditta G. B. Pozzi, di Luino, per ampliamento locali delle Poste italiane e svizzere in quella stazione.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Municipio di Fossano (20 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere murarie di accesso a di arginamento necessario per la posa di un nuovo ponte in ferro sul torrente Melica, lungo la strada comunale obbligatoria di Villafalletto. Importo L. 30,980.25.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Belluno (21 maggio, ore 12, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale bellunese n. 8, compreso fra Arten, ove si stacca dalla nazionale omonima, ed il confine austro-ungarico verso Primiero a Pontet di Montecroce, della lunghezza di m. 15,863, escluse le traverse di Arten e di Fonzaso (m. 963), durante il sessennio 1897-1903. Imp. ridotto L. 108,299.08, dietro l'ottenuto ribasso di L. 18.76 0[0.

Municipio d'Asti (24 maggio, ore 11, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto della ultimazione dei lavori di costruzione di un nuovo scomparto nel cimitero urbano. Importo L. 72,500. Cauz. L. 2000. Fatali 31 maggio, ore 11.

Prefettura di Pavia (24 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per il risarcimento della difesa del Gerone in sinistra di Po, sulla fronte delle arginature di Volpara e Luisiana in Comune di Zinasco (m. 456). Importo L. 45,930. Cauzione provv. L. 2300.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Torino (24 maggio, ore 10, definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale del tronco della strada nazionale n. 27, da Torino a Casale, compreso fra la casa Nelvo (Madonna del Pilone) ed il limite con la provincia d'Alessandria (metri 38,260). Importo complessivo ridotto L. 144,627.22.

Deputazione Provinciale di Trapani (25 maggio, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori di manutenzione delle seguenti strade provinciali, per la durata di anni 4 (31 marzo 1901):

1. Trapani-Marsala, primo tratto, per l'estaglio annuo di lire 11,985; 2. Id., secondo tratto, L. 10,010; 3. Strada Sapone, L. 2140; 4. Strada Rocattisi, L. 1325; 5. Strada Salemi-Castelvetrano-Campobello-Mazara, primo tratto, L. 5040; 6. Id., secondo e terzo tratto, L. 4486; 7. Id., quarto e quinto tratto, L. 4090; 8. Id., sesto tratto, L. 4150; 9. Strada Poggioreale-Gibellina-Alcamo, primo e secondo tratto, L. 6360; 10. Strada Trapani-Paparella per Castellammare, primo tratto, L. 4254; 11. Id., secondo tratto, L. 4046. Cauzione provv. il decimo. Fatali 8 giugno.

Prefettura di Pavia (25 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per il risarcimento della difesa dei casoni a sponda sinistra del Po sulla fronte delle arginature di Mezzana Rabattone in Comune di Pieve Albignola (m. 511). Importo L. 49,970. Cauz. L. 2500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Catania (25 maggio, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di una banchina d'ormeggio, con relativo muraglione di difesa nell'avamporto di Catania e di una banchina per operazioni commerciali dinanzi al Molo vecchio in detto avamporto. Importo ridotto lire 1,109,829.15 (ribasso ottenuto 11.05 0[0).

Municipio di Roma (29 maggio, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di una nuova condottura per acqua Paola in via Giulia ed alla sistemazione delle relative dispense. Imp. L. 14,000. Cauz. L. 700.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (1° giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della diga di recinzione del bacino da carenaggio e dell'antistante darsena nel porto di Napoli. Importo L. 591,200. Cauz. provv. L. 30,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino (28 maggio, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 30,000 di **piombo** in pani. Importo L. 10,500. Cauzione L. 1050. Consegna giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

21 maggio. — **Tramways a vapore Maranello-Modena.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 nella sede sociale in Modena.

26 maggio. — **Tramways Siciliani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 a Bruxelles.

31 maggio. — **Ferrovia d'Ivrea.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Torino.

20 giugno. — **Ferrovia Mantova-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 nella sede sociale in Milano, via Silvio Pellico, 12.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

22 maggio. — **Società Anonima Dinamite Nobel.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 1[2, rue du Helder, 13, Parigi.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Le aste ed i Titoli garantiti dallo Stato. — Con circolare diramata alle Intendenze di Finanza e alle Delegazioni del Tesoro presso le sezioni di R. Tesoreria provinciale, il Ministero del Tesoro ha dichiarato che nei depositi per concorrere ad aste pubbliche ed a licitazioni private, nell'interesse dello Stato possono accettarsi, oltre ai titoli emessi e serviti dallo Stato, anche quelli da esso garantiti, notando nell'elenco di questi ultimi le Obbligazioni 4 0[0 in oro della città di Roma e il Debito unificato 5 0[0 della città di Napoli.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Maggio 8	Maggio 15
Azioni Ferrovie Biella			L. 508	508
»	»	Mediterranee	» 515	515.50
»	»	Meridionali	» 678.25	678.50
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 383	383
»	»	» (2ª »)	» 363	363
»	»	Secondarie Sarde	» 265	265
»	»	Sicule	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali			» 553	548
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 300.50	304.60
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 320	320
»	»	Gottardo 4 %	» 101 50	101.50
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 509	508
»	»	Meridionali	» 308.50	310.50
»	»	Meridionali Austriache	» 395	395.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 302	302
»	»	» 2ª emiss. »	291 25	292
»	»	Pontebba	» 462	462.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 293	293
»	»	» serie *B*	» 295	295
»	»	» 1879	» 295.50	300
»	»	Savona	» 324	324
»	»	Secondarie Sarde	» 440.50	441.50
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 481	490
»	»	Tirreno	» 470	470
»	»	Vittorio Emanuele	» 321	321

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 12ª Decade — dal 21 al 30 Aprile 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	1,241,032.89	78,380.59	274,918.37	1,233,931.74	9,234.05	2,837,497.64	4,247.00
1896	1,068,688.44	69,059.89	249,252.42	1,083,644.88	8,420.20	2,479,065.83	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 172,344.45	+ 9,320.70	+ 25,665.95	+ 150,286.86	+ 813.85	+ 358,431.81	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	11,632,445.20	604,772.80	3,461,498.81	14,977,885.68	129,171.93	30,805,774.42	4,247.00
1896	11,151,712.98	607,314.90	3,267,501.88	13,213,650.46	149,450.30	28,389,630.52	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 480,732.22	— 2,542.10	+ 193,996.93	+ 1,764,235.22	— 20,278.37	+ 2,416,143.90	»
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	73,041.06	1,667.67	19,637.02	102,827.64	1,025.95	198,199.34	1,359.88
1896	66,888.65	1,470.63	18,181.16	91,987.54	1,247.68	179,775.66	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 6,152.41	+ 197 04	+ 1,455.86	+ 10,840.10	— 221.73	+ 18,423.68	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	744,110.96	15,169.51	238,483.17	1,322,860.34	16,049.77	2,336,673.75	1,359.88
1896	706,020.12	15,341.60	222,672.61	1,125,788.42	18,641.26	2,088,464.01	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 38,090.84	— 172.09	+ 15,810.56	+ 197,071.92	— 2,591.49	+ 248,209.74	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
541.42	474.21	+ 67.21	5,911.03	5,435.83	+ 475.20

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

29ª Decade — Dall'11 al 20 Aprile 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	93,674.00	3,480.00	7,726.00	114,571.00	3,149.00	222,600.00	616.00	361.00
1896	86,247.00	2,449.00	7,707.00	87,438.00	714.00	184,555.00	616.00	300.00
Differenze nel 1897	+ 7,427.00	+ 1,031.00	+ 19.00	+ 27,133.00	+ 2,435.00	+ 38,045.00	»	+ 61.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 APRILE 1897.				
1896-97	2,555,772.00	56,001.00	290,478.00	3,650,020.00	40,425.00	6,592,696.00	616.00	10,702.00
1895-96	2,599,902.00	58,817.00	298,623.00	3,460,077.00	40,363.00	6,457,782.00	616.00	10,483.00
Differenze nel 1897	— 44,130.00	— 2,816.00	— 8,145.00	+ 189,943.00	+ 62.00	+ 134,914.00	»	+ 219.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	30,048.00	890.00	2,433.00	21,331.00	1,486.00	56,188.00	484.00	116.00
1896	31,675.00	614.00	2,063.00	16,280.00	184.00	50,816.00	484.00	105.00
Differenze nel 1897	— 1,627.00	+ 276.00	+ 370.00	+ 5,051.00	+ 1,302.00	+ 5,372.00	»	+ 11.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 APRILE 1897.				
1896-97	976,462.00	17,685.00	80,786.00	763,852.00	7,675.00	1,846,460.00	484.00	3,815.00
1895-96	981,173.00	16,836.00	74,945.00	625,455.00	7,589.00	1,705,998.00	484.00	3,525.00
Differenze nel 1897	— 4,711.00	+ 849.00	+ 5,841.00	+ 138,397.00	+ 86.00	+ 140,462.00	»	+ 290.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	3,829.00	241.00	363.00	983.00	»	5,416.00	23.00	235.00
1896	2,839.00	156.00	236.00	516.00	»	3,747.00	23.00	163.00
Differenze nel 1897	+ 990.00	+ 85.00	+ 127.00	+ 467.00	»	+ 1,669.00	»	+ 72.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 APRILE 1897.				
1896-97	91,525.00	3,638.00	7,738.00	20,816.00	55.00	123,772.00	23.00	5,381.00
1895-96	90,464.00	3,933.00	6,750.00	14,378.00	55.00	115,580.00	23.00	5,025.00
Differenze nel 1897	+ 1,061.00	— 295.00	+ 988.00	+ 6,438.00	»	+ 8,192.00	»	+ 356.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano. — Capitale sociale L. 180 milioni, interamente versato

AVVISO D'ASTA.

A partire dal giorno 17 maggio corrente, incominciando dalle ore 9 fino alle 12 e dalle 14 alle 17, verranno, presso la stazione di Milano Porta Garibaldi, poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

Milano, 1° maggio 1897. LA DIREZIONE GENERALE

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi – Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi – Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
(*Buffet*) . Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	8 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	8 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord Par.	*Vagon-*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	*Restaurant*		8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 30 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 18 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
(*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 22 Maggio 1897 NUM. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

PROVVEDIMENTI

A FAVORE DEGLI ISTITUTI DI PREVIDENZA

DEL PERSONALE FERROVIARIO

Nella seduta del 4 corrente, il Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto col Ministro del Tesoro, ha presentato alla Camera dei Deputati il disegno di legge, che più sotto pubblichiamo, relativo ai provvedimenti a favore degli Istituti di Previdenza del personale ferroviario, preceduto dalla seguente

RELAZIONE.

Signori! — Il progetto di legge che abbiamo l'onore di sottoporvi non è che la riproduzione, con poche varianti ed aggiunte, di quello che fu approvato dalla Camera nella seduta del 20 dicembre 1896 e che, per la chiusura della Sessione, dapprima, e poi della Legislatura, non giunse ad essere discusso al Senato.

E pertanto, nel ritenerci dispensati dall'illustrare le ragioni del presente progetto di legge, il suo fine ed i mezzi proposti per conseguirlo, le quali cose sono ampiamente sviluppate nelle due relazioni, ministeriale e parlamentare, che concernono il progetto primitivo, ci limitiamo, in ora, a dar ragione delle modifiche che, senza toccare i criterî fondamentali cui la proposta legge è informata, abbiamo stimato d'introdurre nel testo già approvato dalla Camera.

Ed innanzi tutto osserveremo che si è mantenuta ferma la data del 31 dicembre 1896 per la chiusura delle attuali Casse, portando a non oltre il 1° gennaio 1898 la creazione dei nuovi Istituti, ai quali dovrà essere iscritto il personale assunto in servizio a decorrere dal 1° gennaio 1897.

Nell'articolo 1° si è espresso che la organizzazione dei nuovi Istituti di Previdenza dovrà fondarsi sul sistema dei conti individuali, al quale aderiscono le Società esercenti, e che, nel convincimento del Governo, è il mezzo che può meglio prestarsi ad eliminare il pericolo che per i nuovi Istituti abbia a riprodursi la grave condizione di cose in cui versano le attuali Casse ed offrire, al tempo medesimo, agli impiegati la possibilità di acquisire beneficii anche più rilevanti di quelli che possono dare le attuali Casse, e tanto maggiori quanto più saranno educati all'abitudine del risparmio.

Per questo riguardo ci è sembrato conveniente che a tale provvido sistema si conferisca, col vostro illuminato suffragio, autorità di legge, anzichè dargli posto fra le modalità, le quali, per organizzare e disciplinare le funzioni dei nuovi Istituti, in armonia agli interessi che sono destinati a seddisfare, dovranno formare oggetto del Regolamento di cui è parola nello stesso articolo primo.

Le modificazioni introdotte nel terzo articolo sono più di forma che di sostanza e non richiedono che su di esse si soffermi la vostra attenzione.

Nell'articolo quarto si è sostituito *rimborsarsi* ad *abbuonarsi*, perchè trattasi realmente non di rimborso della quota di diritto fisso, ma del suo abbuono che si fa all'atto stesso del pagamento delle tasse di trasporto.

Ad evitare poi ogni dubbio che potesse sorgere nell'applicazione di questo articolo, si è fatto al medesimo un'aggiunta per precisare che saranno ugualmente sottoposti al pagamento della tassa di centesimi dieci i trasporti eseguiti sotto il regime di tariffe, nei cui prezzi è già fatto l'abbuono della quota di diritto fisso per le operazioni di carico e scarico e gli altri pei quali è abbuonato per intero il diritto fisso alla partenza od all'arrivo.

L'applicazione di tale tassa, fatta con i suesposti criterî, assicurerà un provento che può, in linea approssimativa, valutarsi di L. 1,620,000, come rilevasi dal seguente prospetto:

RETE	Tonnellaggio medio delle merci cui è applicata la tassa Tonn.	Tassa L.	Introito Lire
Mediterranea . .	10,800,000	0.10	1,080,000
Adriatica . . .	5,000,000	0.10	500,000
Sicula	400,000	0.10	40,000
Totali . .	16,200,000	0.10	1,620,000

La ripartizione dei proventi assicurati agli Istituti attuali dagli articoli 3 e 4 non potrà razionalmente farsi se non a seguito ed in ragione degli accertamenti dei rispettivi disavanzi e contemporaneamente perciò alla ripartizione dei fondi già accumulati presso ciascun Istituto.

E poichè di tale riparto, come di quello dei nuovi proventi tratta il penultimo articolo, così è sembrato che, a chiarire il concetto della legge su tale materia, non occorra l'art. 5 del quale perciò proponiamo la soppressione.

Con l'art. 7, che ora diviene 6, si è portato a due anni il tempo assegnato al Governo per presentare al Parlamento la relazione sul fabbisogno degli attuali Istituti, nè ciò vi sembrerà eccessivo, ove consideriate le difficoltà di raccogliere gli elementi necesari per ben definire la vera situazione finanziaria delle singole Casse, valutarne i disavanzi e determinare così se ed in quanto i nuovi proventi bastino ad assicurare il pieno equilibrio di esse.

Quanto alle due date cui dovranno riferirsi siffatti accertamenti è sembrato che, ferma restando quella del 31 dicembre 1896, dovesse l'altra fissarsi al 31 dicembre 1884, punto di partenza fissato dai capitolati di esercizio per la determinazione dei disavanzi relativi al periodo anteriore al 1° luglio 1885.

In questo concetto si è determinato il comma *a* dell'articolo suddetto, nel quale, a colmare una lacuna del primitivo progetto di legge, si è stabilito che il fabbisogno delle attuali Casse, dovrà determinarsi in base ai nuovi statuti da rendersi definitivi, con l'approvazione del Governo, entro sei mesi dall'applicazione della legge.

Determinata, nel modo proposto col presente disegno di legge, la base per l'accertamento dei fabbisogni delle attuali Casse ed i nuovi proventi da assegnarsi a beneficio di esse, spetterà al Governo d'accordo coi Comitati amministratori degli Istituti stessi, di regolare il versamento e di provvedere al riparto definitivo di quei proventi e degli altri fondi costituenti il patrimonio dei detti Istituti, e di stabilire se e quali altre rendite annuali, in aggiunta a quelle di cui agli articoli 3 e 4, potessero eventualmente occorrere per consolidarne il funzionamento normale e prevenire ulteriori disavanzi nel futuro.

A sanzionare siffatto obbligo del Governo non occorre una apposita legge, potendovisi provvedere con questa che si propone, e si è perciò sostituito all'articolo 8 del primitivo testo il nuovo articolo 7, col quale senza togliere il carattere eccezionale e transitorio delle disposizioni sancite dagli articoli 3 e 4, viene implicitamente lasciato al giudizio ed alla responsabilità del Governo di giudicare quando le condizioni delle Casse, a sollievo delle quali sono intese quelle disposizioni, gli potranno consentire di proporre al Parlamento che cessino di aver vigore.

La ragione dell'aggiunta all'art. 8 sta nell'aver tolto dagli articoli 3 e 4 l'indicazione della decorrenza per l'applicazione dei provvedimenti in essi sanciti. Nel formulare tale nuovo articolo si è tenuto conto del tempo occorrente alle Società esercenti per prendere tutte le disposizioni relative ai servizi interni e cumulativi italiani, e quelle altre più complesse che concernono i servizi cumulativi internazionali.

Signori! Sono queste le modificazioni e le aggiunte che abbiamo creduto di introdurre nel testo del progetto di legge approvato già dalla Camera, dal quale, come avrete rilevato, ci discostammo soltanto quanto ci parve necessario per esplicarne meglio il concetto e renderne più proficua l'applicazione: ed ora non ci resta che di pregarvi di voler sanzionare col vostro suffragio le proposte che ci onoriamo di presentarvi.

DISEGNO DI LEGGE.

Art. 1. — Le funzioni delle attuali Casse pensioni e di mutuo soccorso rimangono limitate al personale assunto in servizio a tutto il 31 dicembre 1896.

Ciascuna delle Amministrazioni esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula dovrà creare, non più tardi del 1° gennaio 1898, un Istituto di previdenza, a base di conti individuali, al quale sarà iscritto il personale assunto regolarmente in servizio a partire dal 1° gennaio 1897, con attribuzione all'Istituto stesso delle entrate corrispondenti.

Alla formazione dei capitali occorrenti pel funzionamento dei nuovi Istituti concorreranno le Società e gli agenti ferroviari, nel modo e nella misura uguale a quella attualmente in vigore, oltre le maggiori entrate che potessero venire loro assegnate.

Le norme e condizioni pel funzionamento di tali nuovi Istituti e per l'impiego dei capitali rispettivi, saranno stabilite con regolamento da approvarsi con Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato.

Art. 2. — Per agevolare alle attuali Casse pensioni e di mutuo soccorso del personale appartenente alle reti ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, il conseguimento del fine pel quale furono istituite e in aggiunta ai versamenti, dei quali si parla nel quarto comma dell'articolo 35 del capitolato d'esercizio mediterraneo ed adriatico, e 31 siculo, saranno versati a favore delle Casse anzidette, i proventi di cui agli articoli 3 e 4 della presente legge.

Art. 3. — Ad ogni trasporto di persone o di cose, che si effettuerà sulle strade ferrate delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, sarà applicata una tassa di centesimi cinque per ogni cinque lire di spesa di trasporto.

Nell'applicare la tassa saranno trascurate le frazioni di spesa fino a lire 2 50; le frazioni superiori a lire 2.50 saranno arrotondate a lire cinque.

Per i trasporti, però, dei viaggiatori di prima classe la tassa sarà duplicata, riscuotendosi sempre un minimo di cinque centesimi pei viaggiatori del prezzo fino a lire 2.50, e per le cose del prezzo di trasporto fino a lire 2.50 si applicherà pure la tassa minima di 5 centesimi.

Saranno esenti da tassa i trasporti dei viaggiatori di quarta classe.

Art. 4. — Nei casi previsti al comma quarto dell'articolo 69 ed all'avvertenza *c*, dell'art. 63 delle tariffe dei trasporti (allegato *D* ai capitolati di esercizio delle reti suddette) sarà prelevato sul prezzo di ogni operazione di carico o di scarico l'importo di centesimi dieci per ogni tonnellata di merce, in diminuzione della quota di diritto fisso da abbuonarsi alle parti, qualora queste eseguiscano la manipolazione delle merci, ovvero in diminuzione della stessa quota che l'Amministrazione esercente trattiene quando essa si sostituisce alle parti nella manipolazione suddetta.

La stessa tassa di dieci centesimi per ogni tonnellata di merce e per ogni operazione di carico o di scarico sarà applicata anche ai trasporti pei quali il prezzo di tariffa non comprende la quota relativa al carico e scarico ed, inoltre, a quei trasporti pei quali il diritto fisso è completamente abbuonato.

Art. 5. — I provvedimenti contemplati nella presente legge non avranno per effetto di variare in alcun modo la situazione della Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali esercente la rete Adriatica, in tutto ciò che si riferisce ai diritti ed ai doveri dei contraenti, sanciti dall'articolo 35 del capitolato d'esercizio, che restano perciò impregiudicati.

Art. 6. — Entro due anni dalla pubblicazione della presente legge il Governo presenterà al Parlamento una relazione dalla quale risulti:

a) il fabbisogno delle Casse di previdenza al 31 dicembre 1884 e al 31 dicembre 1896, in base a quegli statuti che saranno resi definitivi con l'approvazione del Governo entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge;

b) le cause che concorsero a determinare e ad aggravare i disavanzi e le responsabilità derivanti dall'attuazione degli statuti andati provvisoriamente in vigore col 1° gennaio 1890, sia per l'esuberanza eventuale dei collocamenti a riposo, sia per l'entità delle pensioni;

c) se e quale quota dei disavanzi, sia da portare a carico della Società delle ferrovie Meridionali;

d) l'entità delle nuove entrate annuali che eventualmente occorressero alle Casse, al fine di prevenire la formazione di altri disavanzi per il futuro.

Art. 7. — Gli introiti derivanti dalle disposizioni contenute negli articoli 3° e 4° saranno dalle società esercenti versati alle Casse-pensioni delle reti rispettive per la successiva assegnazione a ciascuno degli attuali Istituti, da farsi

contemporaneamente e con le stesse norme con cui sarà effettuato il riparto definitivo dei fondi esistenti e di ogni altro introito devoluto agli Istituti medesimi. Appositi accordi saranno presi al riguardo fra il Governo ed i Comitati amministratori di tali Istituti.

Art. 8. — La presente legge agli effetti degli articoli 3° e 4°, andrà in vigore entro tre mesi dalla sua pubblicabione, per quanto concerne il servizio interno e cumulativo italiano, ed entro cinque mesi, per ciò che riguarda il servizio cumulativo internazionale.

Assemblee di Società Ferroviarie

Ferrovie Nord-Milano.

(*Assemblea generale degli azionisti del 9 aprile 1896*).

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

Signori Azionisti,

In conformità allo Statuto sociale, sottoponiamo alla vostra approvazione il Bilancio al 31 dicembre p. p. ed il Conto Profitti e Perdite dello scorso esercizio.

L'utile netto ammonta a	L.	903,837.75
a cui devesi aggiungere il residuo dell'anno precedente	»	3,080.39
Si ha quindi un importo disponibile di	L.	906,918.14

per il quale proponiamo la seguente ripartizione:

Al Fondo di riserva.	L.	45,191.90
Dividendo alle 23,889 azioni di preferenza	»	477,780.—
» 16,000 azioni ordinarie	»	288,000.—
Ammortamento statutario delle azioni di preferenza	»	39,760.53
Partecipazione agli Amministratori e Sindaci	»	19,576.75
A disposizione del Consiglio per dotazione eventuale di istituzioni a favore del personale	»	24,200.—
Residuo da riportare	»	12,408.96
Totale	L.	906,918.14

Il dividendo alle azioni di preferenza viene pagato alla scadenza segnata sulle relative cedole, e quello spettante alle azioni ordinarie sarà invece corrisposto incominciando dal 1° maggio p. v. contro consegna della cedola n. 4.

BILANCIO.

Attività. — Il conto Costo linee aumentò di L. 435,166.09. Contribuirono principalmente a tale aumento:

L. 79,247.15 per differenza di cambio sul rimborso di 4600 obbligazioni 4 1|2 0|0 della 3ª serie, di cui vi intrattenemmo nella Relazione a corredo del Bilancio dell'Esercizio 1895; la quale differenza verrà ammortizzata come venne stabilito per le altre spese della stessa natura e come venne spiegato nella Relazione sopracitata;

L. 42,553.15 spese nell'anno per continuare la trasformazione della linea Saronno-Grandate, per la quale abbiamo già fatto risultare i vantaggi che ne deriveranno;

L. 279,889.49 per la costruzione del doppio binario sul tronco Bovisa-Bollate della linea Milano-Saronno, costruzione resasi indispensabile per la quantità dei treni che circolano su detta linea.

Le rimanenti L 33,476.30 vennero spese per ampliamenti di varie stazioni, e specialmente di quella di Como Lago, ampliamenti richiesti dall'incremento del traffico.

Oltre i lavori addebitati al conto Costo linee, si continuò la sostituzione dell'armamento della linea Saronno-Varese con rotaie in acciaio da 36 kg., e quello del tronco S. Pietro-Arosio, della linea Milano-Erba, con rotaie da 30 kg., pure in acciaio.

Il conto Materiale rotabile è in aumento di L. 365,697.72, in seguito all'acquisto già annunciatovi nella precedente Relazione di tre locomotive a grande velocità e di 40 carri merci coperti.

Gli aumenti nel valore dei meccanismi delle officine e dei mobili ed attrezzi sono di poca importanza e non richiedono particolari schiarimenti.

Ritenemmo opportuno di aumentare la nostra interessenza nella Società delle Tramvie e Ferrovie Elettriche Varesine fino a 150,000 lire, avuto riguardo all'influenza che le stesse possono avere per il movimento delle nostre linee.

Fra le attività troverete una nuova rubrica « Valori diversi », alla quale figurano L. 131,530.75, prezzo d'acquisto di titoli del Debito Pubblico italiano.

Il conto Depositi diversi risulta, in confronto dell'anno precedente, in aumento di L. 107,790.10 per nuovi depositi a cauzione effettuati dalla Società.

Passività. — La quantità delle azioni di preferenza, che era al 31 dicembre 1895 di 23,927, venne ridotta a 23,889, essendone state ammortizzate 38. Giova notare che avendo potuto finora acquistare le azioni ad un prezzo inferiore a quello stabilito per il rimborso, giusta la facoltà accordata dallo Statuto, ne vennero ammortizzate 11 in più di quanto è prescritto nel piano d'ammortamento.

Le obbligazioni 4 1|2 0|0 diminuirono di 4615 perchè 4600 sono state rimborsate e 15 vennero ammortizzate.

Per contro le obbligazioni 4 0|0 aumentarono di 7742 in causa dell'emissione, annunciatavi nella nostra precedente Belazione, per provvedere al rimborso della maggior parte dei titoli 4 1|2 0|0 e per far fronte alle spese d'ampliamento e trasformazione linee e di acquisto materiale accennate nel parlare delle attività. Ne vennero però ammortizzate 35.

L'importo nominale dei titoli sociali ammortizzati in conformità ai relativi piani è di L. 203,000.—, e cioè:

111	azioni privilegiate	da L. 500	.		L.	55,500.—
125	obbligaz. 4 1|2 0|0 2ª serie	da L. 500			»	62,500.—
135	» 4 1|2 0|0 3ª	»		» 500	»	67,500.—
35	» 4 0|0			» 500	»	17,500.—
				Totale	L.	203,000.—

portate a diminuzione costo linee.

Il Fondo di riserva ammonta a L. 153,550.91, dopo avervi accreditato la quota prelevata sugli utili del 1895 ed avervi addebitato, in conformità all'art. 47 dello Statuto, le spese sostenute nell'anno per indennizzi straordinari.

CONTO PROFITTI E PERDITE.

I prodotti dell'esercizio superarono di L. 199,845.58 e quelli fuori traffico di L. 14,936.47 i corrispondenti prodotti dell'anno precedente.

Aumentarono però anche le spese d'esercizio di lire 123,186.68. Tale aumento venne motivato non soltanto dall'incremento del traffico provocato da un servizio di treni numerosi e più rapidi, ma benanco dalle disposizioui adottate per migliorare la situazione del personale e dalle riparazioni straordinarie alla sede stradale, tra Malnate e Laveno, in causa di scoscendimenti provocati dalle intemperie eccezionali verificatesi nell'autunno scorso.

Il vostro Consiglio si propone di proseguire il piano che vi ha esposto per migliorare sempre più l'esercizio della vostra Rete e per soddisfare all'aumento del traffico. A tale scopo la Società ha ordinato 2 locomotive per merci, 10 vetture da viaggiatori e 50 carri chiusi; inoltre i lavori in corso saranno spinti colla maggior alacrità.

Nel valutare i risultati dell'esercizio 1896 non bisogna perdere di vista che lo stesso incominciò a sopportare gli oneri risultanti dalla creazione delle risorse finanziarie per far fronte ai vari lavori di trasformazione e d'ampliamento, dei quali l'esercizio non ha ancora ritratto tutto il profitto. Rimarcherete inoltre che l'utile venne ridotto anche

per l'aumento del contributo in favore del nostro personale, aumento motivato dal desiderio di facilitare ancor più la formazione di un fondo di previdenza per lo stesso. Le somme prelevate sugli utili a tale scopo rimasero finora disponibili, perchè la loro destinazione definitiva è subordinata all'accettazione per parte del personale di certe condizioni enumerate in un Regolamento speciale, le cui disposizioni mirano ad assicurare che sia raggiunto lo scopo prefissosi dalla Società nell'accordare un'elargizione in favore del proprio personale; ci lusinghiamo di potervi annunciare nella prossima nostra Relazione che tale intento venne conseguito, ed in tale lusinga vi domandiamo di ratificare il nostro operato.

Milano, 1° marzo 1897.

Per il Consiglio d'Amministrazione
Il Presidente
GIULIO VENINO.

RELAZIONE DEI SINDACI.

Signori Azionisti,

Il Conto dei prodotti e spese per il decorso esercizio e la situazione al 31 dicembre 1896, predisposti dal vostro Consiglio d'Amministrazione per essere sottoposti alla vostra sanzione, vennero da noi verificati pienamente conformi alle risultanze della contabilità sociale, e ve ne proponiamo quindi la ratifica negli estremi seguenti:

Totale dei prodotti dell'esercizio 1896	L.	3,617,010.73
Totale delle spese » »	»	2,713,172.98
Utile d'esercizio	L.	903,837.75
a cui devonsi aggiungere, per residuo utile 1895	»	3,080.39
e pertanto Utile disponibile . .	L.	906,918.14
La situazione sociale al 31 dicembre u. s. presenta una Attività di . . .	L.	32,336,870.41
ed una Passività di	»	31,429,952.27
con un'eccedenza attiva di . .	L.	906,918.14

compresovi il riporto attivo di L. 3,080.39 di compendio dell'esercizio 1895.

I prodotti del traffico furono soddisfacenti, poichè, malgrado le condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli durante la stagione di maggior movimento, superarono sensibilmente quelli dell'esercizio precedente.

Le spese ebbero pure un aumento di qualche entità, pel quale il Consiglio vi fornisce nel suo Rapporto le opportune spiegazioni.

Rileverete con compiacenza il vantaggio derivato all'esercizio decorso dalla conversione delle obbligazioni; operazione che, come vi dicemmo allorquando era in corso di esecuzione, dinota il credito in cui meritevolmente è tenuta la vostra Società.

I continui miglioramenti nel servizio escogitati dall'Amministrazione e dalla Direzione ci affidano che varranno a rendere sempre più prospere le sorti dell'azienda sociale, e si è con questo voto e con un ringraziamento alla Direzione per il cortese appoggio sempre prestatoci nel disimpegno delle nostre mansioni, ed a voi per la fiducia manifestataci, che chiudiamo il nostro breve Rapporto sull'esercizio 1896.

Milano, 15 marzo 1897.

I Sindaci

Cav. PIETRO CLERICI — CESARE MANGILI — Ing. ALESSANDRO VILLA.

I BIGLIETTI CHILOMETRICI
E LA RETE DELLO STATO PRUSSIANO

La domanda d'introduzione, sulle reti dello Stato prussiano, dei biglietti chilometrici i quali sembrano dare risultati sì buoni in Inghilterra ed anche nel grande Ducato di Baden, è stata ultimamente discussa alla Camera dei Deputati prussiani.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, sig. Thielen, s'è opposto alla creazione di questi biglietti ed ecco riassunti gli argomenti ch'egli ha prodotto a sostegno della propria opinione.

L'introduzione dei biglietti chilometrici, lungi dal semplificare la tariffa attuale vi aggiungerebbe una nuova complicazione. Dal punto di vista del servizio di distribuzione e di controllo, l'uso di questi biglietti solleverebbe certamente alcune difficoltà; del resto coloro stessi che li reclamano lo fanno sopratutto a causa della riduzione che aspettano. Il Ministro è d'altronde egli stesso di avviso che la unificazione delle tariffe pei viaggiatori dovrà coincidere con una riduzione di queste tariffe; un progetto in questo senso è stato anche presentato altra volta dal suo predecessore, ma produce un rischio di perdite non minore di 35 milioni di marchi e forse 45. Senza dubbio questo rischio sarà, in parte, coperto dall'aumento del traffico che provocherà la riduzione dei prezzi di trasporto, ma non bisogna dimenticare che in Prussia le condizioni non sono del tutto quelle ch'erano in Ungheria e che possono essere in Russia, dove sono ancora moltitudini che non si muovono. Il traffico prussiano è già così intenso da non potere sperare che accresca in maniera molto considerevole.

In quanto a limitare il benefizio di questi biglietti ad una zona determinata a titolo di prova, il Ministro giudica ciò essere impraticabile; l'esperienza sarebbe d'altronde concludente, perchè i viaggiatori si disporranno a profittare dei vantaggi offerti in questo paese a danno delle linee vicine.

Per di più, dopo serio esame della questione, il Direttore delle Strade Ferrate dell'Alsazia-Lorena, le cui linee sono per altro in concorrenza sopra un gran numero di punti con le linee del Baden, ha respinto l'introduzione dei biglietti chilometrici, l'uso dei quali non è neppure stato ammesso sulle reti Vürtemberghesi e Bavaresi.

Il Ministro si sforza infine a dimostrare che le tariffe sono anche ridotte quanto era possibile, specialmente in quelle della quarta classe e che il traffico dei viaggiatori segue una costante progressione la quale non sembra indicare che le tariffe siano tali da fare intralciare lo sviluppo di questo traffico. L'aumento del traffico delle merci per ogni chilometro di linea (dal 1880-81 al 1895-96) calcolato sulle tonnellate chilometriche, è stato di 48 per cento, mentre per lo stesso periodo di tempo, il traffico dei viaggiatori (per ogni chilometro di linea) è aumentato di 62 per cento. Il prodotto per ogni tonnellata chilometrica è diminuito di 11 per cento e quello chilometrico del viaggiatore di 17 per cento.

Dal punto di vista della frequenza, il numero dei treni-chilometro per chilometro di linea, è passato da 4.284 pel 1888-89 a 5.152 pel 1895-96; sulle ferrovie tedesche la cifra corrispondente non è che di 5.128; in Austria-Ungheria essa non oltrepassa i 3.018, e per le ferrovie belghe è di 4.060. Finalmente, il numero dei viaggiatori chilometrici ogni chilometro di linea è passato da 265.323 nel 1888-89 a 357.800 nel 1895-96, ciò che rappresenta un aumento del 75 per cento in 7 anni.

Queste cifre stabiliscono che il sistema attuale di tariffa non è affatto di natura da impedire lo sviluppo del traffico e che i bisogni a questo riguardo non hanno un carattere d'urgenza tale da trascurare altri punti per occuparsene; così il Ministro si dichiara, come abbiamo detto, contrario alla adozione dei biglietti chilometrici sulla rete dello Stato prussiano.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Per le stazioni di Milano.

Nella seduta del 20 corrente, l'on. *Prinetti*, Ministro dei Lavori Pubblici, rispose all'on. *Gabba* circa i provvedimenti che intende adottare per il riordinamento della Stazione Centrale di Milano, a tutela delle regolarità del servizio e della incolumità dei viaggiatori. E se o no riconosce l'urgenza di tali provvedimenti.

Siccome la risoluzione definitiva che si sarebbe ottenuta o coll'ingrandimento della Stazione di P. Romana, o colla fondazione di una nuova stazione a P. Monforte, si rendeva assai difficile per il dissidio fra le due Società, le cui ferrovie fanno capo a Milano, egli ha creduto opportuno lasciar in disparte per ora quella soluzione, provvedendo frattanto al riordinamento dei servizi colle stazioni che vi sono attualmeute a Milano, e crede che tale riordinamento potrà riuscire a soddisfare i legittimi interessi del traffico.

Enumerò quindi i provvedimenti escogitati che saranno attivati appena avranno ottenuta l'approvazione dei corpi competenti.

Nominerà poi una Commissione porchè esamini e riferisca sulla progettata sistemazione definitiva.

Gabba prese atto di queste dichiarazioni.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Parma-Spezia.

(Visita del tronco S. Stefano-Sarzana).

Il 19 corrente si è effettuata una visita preliminare al tronco Santo Stefano-Sarzana, della ferrovia Parma-Spezia, allo scopo di stabilire di accordo quanto può ancora occorrere per la regolarità e la sicurezza dello esercizio che si dovrà attuare sul tronco stesso.

Alla visita presero parte il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Firenze; il Direttore tecnico governativo per la ferrovia Parma-Spezia ed i Delegati della Mediterranea.

In questa visita si è constatato che i lavori di costruzione della nuova linea e della stazione di S. Stefano sono a buon punto e potranno essere ultimati nel prossimo mese di giugno. Invece i lavori di ampliamento della stazione di Sarzana non furono ancora definitivamente approvati dal Ministero, per cui coll'apertura della linea non si potrà attivare il servizio di transito.

Il rappresentante del R. Ispettorato ha però comunicato una domanda del Ministero perchè si cerchi il modo di abbreviare i termini per l'esecuzione dei lavori dividendoli in due gruppi.

Si sono pure determinati i lavori indispensabili per far passare sulla nuova linea i treni diretti Milano-Roma.

><

Conferenza internazionale
per l'orario invernale delle ferrovie a Cristiania.

Sappiamo che nei giorni 15 e 16 di giugno p. v. avrà luogo a Cristiania una conferenza internazionale per l'orario invernale delle ferrovie.

A tale conferenza il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate sarà rappresentato dall'ing. cav. Pietro Zacchi, R. Ispettore Capo Sezione alla Divisione orari e tariffe.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico saranno rappresentate rispettivamente:

La prima dai signori comm. Lampugnani, Capo del Servizio del Movimento e Traffico del I Compartimento, e cav. Termidoro, Capo del Segretariato della Direzione generale;

La seconda dai signori cav. Ulderigo Becchini, Capo del Movimento centrale, cav. Vittorio Bavastro, Ispettore centrale, e comm. ing. Luigi Alzona, Capo Servizio del Movimento e Traffico.

><

Conferenza per il servizio cumulativo
ferroviario e marittimo colla Sardegna.

Il giorno 15 del prossimo mese di giugno sarà tenuta, presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, in Roma, una conferenza fra i rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate, in ordine al nuovo servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna.

><

Ferrovie Meridionali.

(Assemblea generale degli azionisti).

Giovedì scorso ebbe luogo a Firenze la preannunciata assemblea generale ordinaria degli azionisti a cui intervennero 107 azionisti, rappresentanti 115,257 azioni con voti 859.

Presiedeva l'on. senatore Conte Bastogi.

Letta la Relazione del Consiglio d'Amministrazione, che noi pubblicheremo, come il solito, nei prossimi numeri, si è votata la seguente proposta:

« L'Assemblea generale degli azionisti approva la relazione del Consiglio d'Amministrazione, il preventivo del 1897, i conti del 1896, e fissa in lire otto il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione (oltre, s'intende, le L. 25 già distribuite, onde complessivamente L. 33 per azione) ».

Dal bilancio consuntivo si rileva che i prodotti furono di lire 74,026,222 27, le spese 70,174,601.84, utile netto 3,851,620.43, superiore a quello del 1895 di lire 42,933.62.

Furono rieletti i sette Consiglieri d'Amministrazione scadenti, signori: Decio comm. avv. Innocente, Lancia di Brolo marchese Corrado, Papadopoli conte Niccolò, Parodi comm. Giacomo, Pisa cav. Giuseppe, Spinelli cav. Luigi, Strozzi duca Leone; venne nominato consigliere anche il comm. Enrico Rossi, di Genova, vice-presidente del Consiglio Superiore della Banca d'Italia, al posto del defunto comm. avv. Tito Orsini per il tempo in cui sarebbe rimasto in carica.

Furono pure rieletti i Sindaci scadenti Cosimo Peruzzi, Manfredo Da Passano e ing. Guido Parravicini.

><

Il porto e le stazioni di Genova.

Il 16 corr., l'on. Prinetti, Ministro dei Lavori Pubblici, ricevette a Roma la Commissione municipale di Genova, il prefetto Silvagni, il sindaco Pozzo e i deputati Fasce e Bettòlo per discutere circa i lavori portuali e ferroviari di quella città.

Erano pure presenti alcuni funzionari tecnici delle Ferrovie e del Ministero.

Il ministro Prinetti cominciò la discussione esponendo lo stato delle cose e concluse collo invitare i rappresentanti locali a esporre le proprie osservazioni sullo schema della convenzione preparata dal Ministro.

Parlarono il sindaco Pozzo in senso conciliativo fra gli opposti interessi che si combattono intorno alla stazione ferroviaria Parlarono quindi l'avvocato Rossi, l'ingegnere Reggio, i consiglieri Olivari, Falcone, gli assessori Calligari e Nattini.

Dopo una lunga discussione fra il Ministro e la rappresentanza municipale, si venne alle seguenti conclusioni:

1. Costruzione di una grande stazione orientale coordinata da ulteriori ampliamenti e con possibilità di allacciamento con la parte orientale del porto e coll'eventuale linea Genova-Piacenza;

2. Eliminazione del regresso dei treni e possibilità di smistamento dei treni stessi alla stazione Principe.

Per la stazione orientale la convenzione stabilisce una spesa di tre milioni e centomila lire, per la stazione Principe la somma di tre milioni e novecentomila lire;

3. Esecuzione dei lavori portuali urgenti per il movimento di 6 milioni di tonnellate con la spesa di 9 milioni;

4. Galleria sotto il colle di Carignano per allacciare il Molo Vecchio colla stazione orientale, con la spesa di 2 milioni circa.

Il Municipio si obbliga a dare l'area per la stazione orientale e ad anticipare i fondi necessari facendo un mutuo garantito sulla quota annua governativa di un milione che il Governo pagherà per diciotto anni.

Per ciò che riguarda il pagamento degli interessi, il Municipio sarà autorizzato dal Governo a riscuotere una tassa portuaria fino alla quota di 10 centesimi per tonnellata sulle navi in arrivo nel porto.

La convenzione fu firmata dal ministro Prinetti, dal sindaco Pozzo, dal Prefetto Silvagni. Prinetti presenterà alla Camera quanto prima il progetto e la convenzione, che aveva già prima d'ora studiati insieme ai Deputati genovesi.

Noi non possiamo fare a meno di rallegrarci con l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici e coi rappresentanti del Municipio di Genova d'avere finalmente stabilito un accordo che soddisfa i bisogni tanto portuali che ferroviari del nostro primo emporio commerciale e li concilia colle esigenze dell'edilizia cittadina.

Qualcuno mette in dubbio l'utilità della ingente spesa richiesta dalla progettata galleria destinata a congiungere il Molo Vecchio colla stazione di Brignole. Si osserva che l'attuale galleria di S. Tommaso, ora scarsamente utilizzata, può soddisfare a questa necessità di servizio per qualunque prevedibile bisogno futuro, mentre la somma che ora viene destinata alla nuova galleria potrebbe essere impiegata in altri lavori più utili, come, ad esempio, l'ampliamento di taluno degli attuali sporgenti del porto, il che recherebbe un benefizio reale ed immediato al movimento commerciale in ciò che riguarda tanto le operazioni marittime che ferroviarie.

Queste obbiezioni ci sembrano serie e perciò non vogliamo tacerle perchè potrebbero meritare d'essere ponderatamente studiate.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Principali modificazioni d'orario sulle linee del 2° compartimento).

Col 1° giugno p. v., sulle linee del 2° Compartimento, verranno attivate le seguenti principali modificazioni di orario:

Linea Roma-Albano. — Il treno 971 sarà anticipato in partenza da Roma dalle 6.45 alle 5.40. Il 972 partirà da Albano alle 8.20 ed arriverà a Roma alle 9.20. Si istituiranno due treni festivi: uno in partenza da Roma alle 16.20 con arrivo ad Albano alle 17.24, e l'altro in partenza da Albano alle 21.40 ed in arrivo a Roma alle 22.42;

Linea Roma-Cecchina-Nettuno. — L'attuale 283 verrà anticipato in partenza da Roma dalle 10.20 fino alle 9.5. Saranno istituiti due nuovi treni giornalieri, il primo in partenza da Cecchina alle 13.3 in coincidenza quivi col treno 953 proveniente da Roma, ed il secondo in partenza da Nettuno alle 19 50 con arrivo a Roma alle 21.55. A cominciare poi dal 1° luglio p. v., si istituiranno su questa linea tre treni festivi ed uno settimanale al lunedì per favorire gli accorrenti ai bagni di Anzio e Nettuno;

Linea Roma-Frascati. — Il treno 819 anticiperà la sua partenza da Roma dalle 18.40 alle 17.25. L'820 partirà da Frascati alle 20.50 ed arriverà a Roma alle 21.38. Un treno, n. 821, sarà fatto partire da Roma alle 19 e arriverà a Frascati alle 19.48. Verranno istituiti due treni festivi: uno prenderà l'orario dell'attuale 817, e l'altro partirà da Frascati alle 21.45 e giungerà a Roma alle 22.30;

Linea Roma-Napoli. — Il diretto n. 3 sarà posticipato in partenza da Roma di una decina di minuti per attendervi il diretto 7 Adriatico. Il treno 237 verrà fissato in partenza da Roma alle 8.35 ed arriverà a Napoli presso a poco all'ora attuale, raccorciando così la durata totale del suo viaggio di un'ora e mezza;

Linea Napoli-Brindisi. — Vengono resi diretti i treni 888 e 891 e prolungati fino a Nocera;

Linea Battipaglia-Paola-Reggio Calabria. — Saranno prolungati fino a Sapri i treni 907 e 904, ora limitati ad Agropoli, e si istituiranno due nuovi treni fra Nicotera e Reggio, il primo in partenza da Nicotera alle 6.5 ed il secondo in partenza da Reggio alle 17.5. Resteranno di conseguenza aboliti gli attuali treni 901 e 912, che fanno servizio fra Reggio e Villa San Giovanni. Il treno 903 partirà da Nicotera alle 14.52;

Linea Sibari-Cosenza. — Venendo soppressi fra Metaponto e Sibari i diretti notturni, che sono troppo scarsamente utilizzati, il servizio dei treni viaggiatori sulla linea Sibari-Cosenza sarà completamente riordinato e migliorato, portandosi in ore più opportune gli attuali treni 991 e 996.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato dei lavori della grande galleria di Tenda).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° maggio 1897 dello scavo e delle murature nella grande galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

	Dal 1° al 30 aprile 1897	Dal principio dei lavori a tutto aprile 1897	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore . .	172.00	6234.00	1866.00
Avanzata superiore . .	153.00	5696.00	2404.00
Calotta	72.00	5235.00	2865.00
Strozzo	12.00	5088.00	3012.00
Piedritto destro . . .	95 00	4844.00	3256.00
Piedritto sinistro. . .	50 00	4877.00	3223.00
Grande sezione completa	72.00	4860.00	3240.00
Acquedotto centrale . .	53.00	4515.20	3584.80
Murature:			
Calotta	68.00	5207.00	2893.00
Piedritto destro . . .	95.00	4838.00	3262.00
Piedritto sinistro . .	53.00	4871.00	3229.00
Acquedotto centrale . .	84.00	4515.20	3585.80
Marciapiede destro . .	262.00	4487.00	3613.00
Marciapiede sinistro . .	»	4312.40	3787.60

Ultimata la costruzione del grande cunettone laterale sussidiario, gli scavi dell'avanzata Nord furono ripresi il giorno 6 aprile.

><

Ferrovia Arezzo-Fossato.

(Progetto di lavori alla stazione di Fossato di Vico).

La Direzione dell'esercizio per la ferrovia dell'Appennino Centrale (Arezzo-Fossato) ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per la costruzione di un fabbricato per viaggiatori nella stazione di Fossato di

Vico, reso necessario dopo che, per la disdetta della convenzione 1° marzo 1886, che regolava il servizio della stazione medesima fra la Società esercente la Rete Adriatica e quella per la ferrovia Arezzo Fossato, la prima di esse non è più tenuta a disimpegnare anche per conto di quella dell'Appennino Centrale il servizio viaggiatori nella predetta stazione di Fossato.

><

Linea Roma-Albano.

(*Fermata presso la stazione di Ciampino*).

La Società anonima delle ferrovie secondarie Romane, in seguito ad istanza del Municipio di Frascati, ha compilato e sottoposto all'approvazione governativa il progetto di una fermata sulla linea da Roma ad Albano presso la stazione di Ciampino, destinata a facilitare le comunicazioni di Frascati con Marino, Castelgandolfo, ed Albano, Anzio e Nettuno.

><

Pel servizio ferroviario alla stazione di Vicenza.

Ci informano da Vicenza che quella Camera di commercio ed arti ha presentato viva istanza al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere:

1. Che il treno N. 408 parta da Padova, anzichè da Vicenza, in un'ora conveniente per poter coincidere col treno N. 1 in arrivo da Schio;
2. Che il treno N. 1139 in partenza da Verona alle 20.30 non finisca a Vicenza, ma prosegua fino a Padova.

><

Il Direttore della ferrovia Rezzato-Vobarno.

Il signor cav. Angelo Migliavacca, Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società per la ferrovia Rezzato-Vobarno e Valle Sabbia, ha notificato legalmente al Ministero dei L. P. di aver nominato il signor Ceresoli ing. Federico, di Brescia, Direttore dell'esercizio della detta linea.

><

Biglietto di andata e ritorno
tra Cosenza-Bari e le città delle Puglie.

Ci informano da Cosenza che quella Camera di commercio ed arti ha rinnovate le sue istanze al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che i biglietti di andata e ritorno siano rilasciati anche per i percorsi tra Cosenza-Bari e le altre città più importanti delle Puglie, nonchè tra Cosenza e Catanzaro e tra Cosenza e Roma, fra i quali centri sono frequenti ed importanti le relazioni commerciali.

><

Ferrovie della Società Veneta.

(*Istituzione di biglietti festivi a prezzo ridotto*).

La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, allo scopo di promuovere un movimento di viaggiatori che oggi manca assolutamente, sarebbe venuta nella determinazione di istituire, in via di esperimento, dei biglietti festivi di andata e ritorno delle tre classi, colla riduzione del 40 0[0 sui prezzi normali, fra le stazioni di Bassano, Cittadella, Montebelluno e Castelfranco e quella di Padova.

La relativa proposta trovasi in esame presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Trasporto di derrate alimentari a vagone completo in servizio diretto italo belga*).

In seguito ad accordi intervenuti con le ferrovie estere interessate nel servizio italo-belga, dietro richiesta dei mittenti, i trasporti di derrate alimentari a vagone completo dall'Italia diretti al Belgio, potranno d'ora innanzi essere eseguiti a piccola velocità accelerata sulla percorrenza italiana, applicando per la medesima i prezzi della tariffa speciale comune pel servizio cumulativo italo-germanico belga-neerlandese del 1° aprile 1895, in combinazione coi prezzi della piccola velocità risultanti dalle tariffe dirette italo-belghe del 1° aprile 1891.

Di conformità a quanto è stabilito per gli altri servizi internazionali, il mittente dovrà esporre nell'apposito spazio della lettera di vettura il modo d'inoltro col quale intende sieno eseguiti i trasporti rispettivamente sulle linee italiane ed estere, indicando altresì, se del caso, le tariffe da applicarsi pei suddetti percorsi.

(*Biglietti di andata e ritorno per le feste sportive di Milano*).

Per le prossime feste sportive di Milano la Mediterranea ha disposto che i biglietti di andata-ritorno, tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo colle altre ferrovie e Società di Navigazione lacuali in corrispondenza, distribuiti dal 18 al 24 siano tenuti validi a tutto il 25, e quelli distribuiti dal 26 al 30, a tutto il 31 corrente.

(*Progetti, preventivi, ecc.,*
presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Blengini Giuseppe di Ceva, per l'esecuzione di lavori di riverniciatura dei parapetti e cancelli esistenti lungo il tronco da Ceva a Nucetto, lungo la ferrovia da *Ceva ad Ormea*;
2. La proposta per lo spostamento di binario e capovolgimento di bolloni in corrispondenza della seconda traversata del Taro, nella linea da *Parma a Spezia*. Spesa prevista L. 510;
3. Il progetto di un ponticello a due luci sottopassante la ferrovia *Rogoredo-Bivio Gravellona*, alla progressiva chilometrica 1658, presso la fermata di Chiaravalle, con annesso preventivo di spesa di L. 15,730;
4. La proposta di prolungamento del muro a secco di difesa contro le corrosioni del torrente Asso, fra i km. 25.570 e 25.589 della ferrovia da *Asciano a Montepescali*, con preventivo di spesa di L. 2820;
5. La proposta per lo spostamento della cunetta di guardia a monte della trincea tra i chilom. 173.633 e 173.737, tra la stazione di Vaglio e Brindisi-Montagna, nella ferrovia da *Eboli a Metaponto*. Spesa preventivata L. 630;
6. La proposta per la chiusura della tratta *Caianello-Roccaravindola* con siepi di biancospino e stecconato di tipo normale, formato di paletti a tre ordini di filo di ferro;
7. Il progetto per l'impianto di una condotta d'acqua potabile a Guinadi, nella ferrovia *Parma-Spezia*, ad uso di due case cantoniere e del fabbricato viaggiatori, nonchè per l'alimentazione del rifornitore della stazione. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 14,000;
8. Il progetto per la sistemazione ed il consolidamento delle scarpate delle trincee ai km. 83.700-83.727, 84.900-84.958 e 118.080, fra le stazioni di Centola e di Maratea, nella ferrovia da *Battipaglia a Castrocucco*. Spesa occorrente L. 7000;
9. Il progetto per la sostituzione di tre forni Liegel a quattro ritorte agli attuali a due ritorte nel gazogeno di *Milano Centrale*. La spesa all'uopo preventivata, compreso l'adattamento del locale, ammonta a lire 13,428.75;

10. Un nuovo progetto di ampliamento e di sistemazione della stazione di Quinto al Mare, lungo la ferrovia da *Genova a Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 119,593.75.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 8 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata dei lavori d'impianto del servizio merci a piccola velocità e di trasbordo sull'area ex-Frova a Sampierdarena.

Alla gara vennero invitate N. 18 Ditte, delle quali concorsero N. 17, rimanendo deliberataria provvisoria la Ditta Parodi Lorenzo di Sampierdarena, col ribasso del 19.05 0[0 sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Proposte presentate all'approvazione governativa*).

Sono in esame presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate le seguenti proposte, presentate per l'approvazione dalla Società esercente la Rete Adriatica:

1. Proposta per sistemare la delimitazione stabile del tronco Brescia-Bivio Tirolo, lungo m. 62.700, della ferrovia *Milano-Venezia*, con annesso preventivo di spesa di L. 660;

2. Proposta per impiantare nella stazione di Bologna la bilancia da 20 tonn. da togliersi d'opera a *Firenze Centrale;*

3. Proposta per consolidare il rilevato d'accesso verso Campobasso al viadotto al km. 21.296 della ferrovia da *Benevento a Campobasso*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 2800;

4. Proposta per sistemare lo scarico delle acque attraverso alla ferrovia mediante il ponticello al chilometro 155.463.20 della linea *Orte-Foligno-Falconara*. Spesa occorrente L. 6500;

5. Proposta per spostare di m. 55 verso Taranto la colonna idraulica esistente nella stazione di Grumo-Appula, della linea *Bari-Taranto*, per i cui lavori è preventivata la spesa di L. 750;

6. Proposta per demolire il casotto in muratura e legname che costituiva l'antico fabbricato della fermata di Gallese al km. 73.591 della ferrovia *Roma-Orte;*

7. Proposta per sostituire lastre di vetro alle lamiere ondulate in una parte del lucernario del locale per i frenatori e gli aggiustatori dei veicoli nelle officine del materiale mobile in *Firenze Porta al Prato*, con annesso preventivo di spesa di L. 500;

8. Proposta per spostare i muretti di chiusura in corrispondenza della trincea di S. Lazzaro, nel tratto compreso fra il km. 33.600 e 33.950, e per abbattere alcuni massi di roccia instabili nella scarpa sinistra della detta trincea, linea *Zollino-Gallipoli*. Spesa occorrente L. 4800;

9. Proposta per la costruzione nella stazione di Casalbordino di un magazzino per le merci (linea *Bologna-Otranto*). Spesa occorrente L. 13.760;

10. Proposta per la sostituzione di pavimenti in pietra agli attuali in ciottoli nel magazzino delle merci a piccola velocità della stazione di S. Pietro in Casale, lungo la ferrovia da *Bologna a Ferrara*. Spesa preventivata L. 1650;

11. Proposta per sistemare in via definitiva le trincee comprese fra i km. 26.230-26.630 e fra i km. 27.180-28.200 del tronco Montecelio-Tivoli, della ferrovia *Roma-Solmona*. Spesa occorrente L. 15,333.24;

12. Proposta per sostituire parzialmente con lastricati in pietra delle cave della Porretta l'attuale pavimento in ciottoli nel piano caricatore coperto per le merci a piccola velocità nella stazione di Ferrara, lungo la ferrovia *Bologna-Padova*. Spesa L. 4890;

13. Proposta per l'impianto di un binario tronco e per modificazioni ai binari esistenti nella stazione di Codroipo, della ferrovia da *Mestre a Cormons*, con preventivo di spesa di L. 1122;

14. Proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia *Treviso-Belluno*, fra i km. 32.185 e 32.485. Spesa L. 41,000.

(*Approvazioni di lavori*).

Il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha approvato le seguenti proposte di lavori presentate dalla Società esercente la Rete Adriatica:

a) Proposta per ampliare i dormitori dei macchinisti e fuochisti e l'Ufficio del materiale mobile nella *Stazione di Rimini*. Spesa preventivata L. 3000;

b) Proposta per l'impianto di una sagoma di carico nella stazione di Codroipo, della ferrovia *Mestre-Cormons*. Spesa L. 340;

c) Proposta per l'impianto del 4° binario e per la bonifica delle cave di prestito nella stazione di Cervaro, della ferrovia *Foggia-Napoli*. Spesa L. 14,970.19;

d) Proposta per la costruzione di un ponticello a lastroni di luce m. 0.70, al km. 4.737 della ferrovia da *Lecco a Camerlata*, e per rialzare la livelletta fra i chilometri 4.598.72 e 4.885.78 della linea stessa. Spesa preventivata L. 3100;

e) Proposta per sostituire alle attuali rotaie d'acciaio da m. 12, con le quali sono armati due binari tronchi nelle stazioni di Chieti e di Torre dei Passeri, della linea *Pescara-Aquila-Terni*, altre rotaie in ferro da m. 6, provenienti da rifacimenti;

f) Proposta per eseguire alcune modificazioni ed aggiunte negli impianti attuali della stazione di Lecco, con preventivo di spesa di L. 14,700;

g) Proposta per il prolungamento del binario d'incrocio in stazione di Mondolfo-Marotta, lungo la linea da *Bologna ad Otranto*. Spesa L. 4450;

h) Proposta per il prolungamento del binario d'incrocio e per l'impianto di un nuovo binario tronco per il servizio delle merci in stazione di Porto S. Giorgio, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*. Spesa occorrente L. 9100;

i) Proposta per la sistemazione dei ponti a travate metalliche sui torrenti Tresa e Rio Maggiore e sui fossi Dogana e Cesto, e per il rafforzamento e la sistemazione parziale delle travate metalliche in opera al Ponte sull'Arno, lungo la ferrovia *Chiusi-Terontola-Firenze*, con preventivo di spesa di L. 120,650.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto della Società esercente la Rete Adriatica per la costruzione di una cunetta murata fra i km. 118-700 e 118.920 della ferrovia Roma-Solmona, assegnando il termine di due anni per il compimento delle opere.

Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole su di uno schema di transazione concordato dall'Amministrazione governativa coi signori Rossi, Alfinito e Russo, a definizione di una lite da questi signori promossa per la soppressione di una stradella nel vallone Chiusano, in dipendenza della costruzione del tronco ferroviario da Fratte a Capezzano, nella linea da Salerno a San Severino.

Lo stesso Consiglio:

Ha dato il suo parere sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Ernesto Cortesi per il consolidamento di sei manufatti lungo il tronco Adria-Loreo, della ferrovia Adria-Chioggia, e sulla questione dei compensi domandati dall'Impresa stessa, nonchè sull'applicazione della multa contrattuale per ritardo nel compimento dei lavori;

Ha manifestato il suo avviso su di una proposta di transazione concordata fra l'Amministrazione governativa e la Società Cooperativa dei terraioli in Parma per la risoluzione di questioni riguardanti l'appalto, assunto dalla Società medesima, dei lavori di consolidamento della sponda sinistra del Taro, lungo il tronco da Ostia a Borgotaro, della strada ferrata da Parma a Spezia.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in esame presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate una proposta della Mediterranea riguardante la rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° corrente mese, ed alle medesime condizioni, della concessione di cui fruiva per i suoi trasporti di grano dagli scali marittimi di Genova alla stazione di Nervi.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione:

a) Alla rinnovazione per un altro anno della concessione scaduta in favore della Ditta F. S. Ciampi, per i suoi trasporti di agrumi, dal 1° aprile p. p. al 31 agosto p. v.;

b) Alla concessione, a partire dal 1° maggio corr., alla Ditta Fratelli Feltrinelli pel trasporto di almeno 600 tonnellate di legname da Civitavecchia a Roma;

c) Alla concessione del prezzo di L. 9 per tonnellata, coll'aggiunta del diritto fisso di L. 0.204, alla Ditta Nathausen Duché e Comp. (Ferriere del Vesuvio) per il trasporto di oltre 1500 tonn. di ferro vecchio e rotaie fuori uso da Taranto a Torre Annunziata, carico e scarico della merce a cura della Ditta;

d) A che la concessione di cui fruisce la Ditta Heiman per i suoi trasporti di silicato di soda venga estesa anche a quelli provenienti da Genova o Sampierdarena in destinazione di Livorno;

e) Alla concessione in favore delle Ditte D'Uva e Ferrigno per i loro trasporti di olio dalle coste della Calabria ai principali porti della Sicilia, e precisamente dalle stazioni comprese fra Rossano e Gioia Tauro, per Messina, Catania, Siracusa, Porto Empedocle, Palermo, Termini Imerese e Cefalù.

—

La Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa la proposta di proroga a tutto ottobre p. v. della validità della tariffa speciale interna N. 76, P. V., riguardante i trasporti di recipienti vuoti usati in legno, per vini comuni e per olii, di peso fino a 125 kg. per spedizione.

La detta tariffa scadeva col 30 giugno p. v.

—

Sono in corso di approvazione due regolari proposte presentate dalla Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula, per estendere la tariffa eccezionale N. 1002, piccola velocità, ai trasporti a vagone completo di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili:

1. in partenza da stazioni della Rete Sicula e destinate all'estero per le vie di Ventimiglia, Modane, Pino, Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons;

2. in partenza da stazioni delle tre grandi Reti e diretti ai porti di Ancona, Venezia, Savona, Genova, Livorno, Napoli e Brindisi, e destinati a proseguire, per via di mare, per definitive località estere, escluso il continente europeo.

—

Sono in corso due decreti dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, coi quali si dispone:

1. La tariffa locale N. 419, P. V., per il trasporto dei bozzoli morti e degli sgorboni vuoti di ritorno, venga riattivata dal 1° giugno al 31 luglio p. v., con le modificazioni proposte dalle Amministrazioni ferroviarie;

2. L'approvazione della proposta per l'attuazione di una tariffa locale interna per il trasporto di sterro di zolfo che contenga più del 65 0[0 di zolfo, e per l'estensione della tariffa speciale interna N. 120, serie *D*, ai trasporti medesimi, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia.

—

Diamo qui di seguito il progetto di ribasso di tariffe pel trasporto degli agrumi a vagone completo, presentato d'accordo fra le due Amministrazioni del Mediterraneo e dell'Adriatico:

« Dal 1° giugno 1897 al 31 maggio 1898, e cioè in via di esperimento per un anno, i prezzi della tariffa locale N. 502, a P. V. accelerata, sono ridotti del 20 0[0, e quelli della tariffa internazionale, limitatamente però al percorso delle Reti Mediterranea e Adriatica, del 30 per cento, esclusa la serie *B* della tariffa speciale N. 55, a P. V. accelerata.

« Pei trasporti poi in servizio internazionale si applicheranno, ma in via di rimborso e pel solo percorso italiano, i prezzi della tariffa speciale N. 502, P. V. accelerata, ridotti del 20 0[0, qualora questi risultino più favorevoli, pel percorso anzidetto, di quelli delle tariffe dirette ridotte del 30 0[0 ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valsugana. — L'egregio commendatore Giorgio Suppiei, presidente della Camera di Commercio di Venezia ha ricevuto la seguente lettera dal signor Antonio Tambosi, Podestà di Trento:

Egregio Signore,

Di ritorno da un viaggio a Vienna mi affretto a comunicarle che in base ai risultati dell'ispezione commissionale fatta sulla linea della Valsugana da parte del Ministero delle ferrovie, col 1° giugno p. v. verranno introdotti nel servizio della stessa dei treni celeri, per ora, colla velocità di 35 chil. all'ora, i quali ne impiegheranno, comprese le fermate, 2 1[2 a percorrere il tronco fino a Tezze. Si stabilirà poi un servizio diretto di diligenze tra Tezze e Bassano così da assicurare il sollecito trasporto dei viaggiatori fino a raggiungere le ferrovie venete.

Spero che queste modificazioni sul servizio gioveranno a persuadere delle attendibilità della linea anche per un traffico di maggiore importanza, e faciliteranno quindi le pratiche pella congiunzione con Bassano e Venezia.

Colgo pertanto l'occasione per porgerle l'espressione del mio ossequio.

Devotissimo

ANTONIO TAMBOSI.

Ferrovia Rezzato-Tormini. — Domenica scorsa ha avuto luogo l'inaugurazione della ferrovia Rezzato-Tormini, che riuscì perfettamente.

Ferrovia Rezzato-Vobarno e la vertenza colla tramvia. — Giorni sono, dietro interposizione del Presidente della Deputazione di Brescia, si appianarono le difficoltà sòrte tra la ferrovia e la tramvia per gli attraversamenti della guidovia agli stabilimenti del Bostone e Ottolini da parte della ferrovia, coi binari di raccordo, e mentre vennero concordate le basi della definitiva convenzione in argomento, si ottenne interinalmente il funzionamento degli attraversamenti stessi con rinuncia alle inibitorie, più o meno legali, che la tramvia aveva ottenuto dal Pretore di Salò.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,975,921.12, con un aumento di lire 393,264.94 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1897 si ragguaglia a L. 36,118,369.29 e presenta un aumento di lire 3,057,618 58 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di aprile 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di aprile 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 aprile	1896
Passeggieri trasportati	Num.	155,000	143,770
» introito	L.	664,500	604,284.07
Bagagli e cadaveri	Tonn.	705	622
» introito	L.	65,700	68,871.81
Bestiame trasportato	Capi	11,125	5,901
» introito	L.	39,800	33,327.01
Merce trasportata	Tonn.	77,700	70,302
» introito	L.	790,000	754,064.29
Introito complessivo	L.	1,560,000	1,460,547.18
» chilometrico	»	5,864 66	5,490 78
Proventi diversi	»	55,000	54,116.11
Introito generale	»	1,615,000	1,514,663.29
Spesa complessiva	»	800,000	746,455 27
» chilometrica	»	3,007.52	2,806.22
Introito netto	»	815,000	768,208 02

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto delle ferrovie.* — La Commissione del Consiglio degli Stati per il riscatto delle strade ferrate ha designato come sedi di direzioni di Circondario le città di Losanna, Zurigo, Lucerna, Basilea e S. Gallo, le ultime due in seguito alle petizioni inoltrate in proposito. Invece respinse la domanda inoltrata dal Governo e dalla città di Berna perchè questa fosse pure designata sede di una direzione di Circondario, essendo la stessa città di Berna già sede della direzione generale.

— *Ferrovia Morat Friborgo* — Giorni sono ebbe luogo in Morat una riunione nel palazzo di città sotto la presidenza del consigliere di Stato Cardinaux in cui venne costituita la Società per azioni per la costruzione della ferrovia Morat-Friborgo. Sopra 1900 azioni di cui si compone la Società, ne erano rappresentate 1730; venne nominato il Consiglio di Amministrazione composto di 11 membri.

Ferrovie Inglesi. — *Nuove linee in Scozia.* — Un comitato della Camera dei Comuni ha approvato un *bill*, che domandava la costruzione di diverse nuove linee ferroviarie, le quali dovevano unire Paisley con Barrhead e con altre importanti città industriali di Scozia. Il ramo principale si parte da un punto della ferrovia di Lanarkshire e Ayrshire, passa per Barrhead e poco dopo si biforca in due; una diramazione va direttamente a Pasley, mentre l'altra, passando per Glenfield, Foxbar, ecc., arriva a Greenock. Ambedue queste diramazioni poi si collegheranno colla « Plasley Joint line, » delle Società Caledonian e Nord-Ovest. Così la Scozia sarà percorsa da una nuova rete ferroviaria importantissima.

Dapprima tutte le linee saranno ad un solo binario, ma però lo stradale ed i ponti si costruiranno di una larghezza tale, da permettere la costruzione di un secondo binario in avvenire. Il prezzo totale dei lavori, comprese le spese per la espropriazione del terreno, si calcola di sterline 248,855 circa.

Ferrovie degli Stati-Uniti. — *Le ferrovie e la popolazione.* — Non vi è paese in Europa in cui la popolazione aumenti tanto rapidamente come agli Stati-Uniti. Nel 1860 il numero totale degli abitanti dell'America del Nord era di 31 milioni di abitanti. Nell'ultimo censimento, che rimonta al 1890, quel numero era salito a 62,500,000 cioè a dire che in 30 anni era raddoppiato. Nel 1896, tenendo conto della progressione avvenuta, quella popolazione dovrebbe essere salita a 72 milioni. Volendo fare qualche confronto con Stati europei, per esempio con la Francia, troviamo che nel 1861 la popolazione di questo paese, che era di 37,386,000 abitanti, è salita nel 1891 a 38,343,000, aumentando soltanto di 957,000 abitanti.

Nel 1880 gli Stati-Uniti contavano 50,100,000 abitanti soltanto; fra il 1880 e il 1890 l'aumento è stato di 12,500,000 individui, ossia in media annualmente del 2.5 per cento. L'aumento della popolazione europea durante il periodo decennale 1885-1895 è stato di circa 30 milioni di individui, ossia un aumento annuale di 0.88 per cento. Questo semplice confronto basta a dare un'idea della rapidità con la quale i vasti territori dell'Unione vanno popolandosi.

La superficie dei 49 Stati e territori, costituenti l'Unione del Nord propriamente detta è di 7,752,810 metri quadrati e di 9,212,300 se vi si aggiungono i territori non rappresentati. È presso a poco la superficie dell'Europa, che comprende 10,032,148 chilometri quadrati per una popolazione attuale di 370 milioni di abitanti, che corrisponde ad una densità di 37 abitanti per chilometro quadrato.

Nel 1890 la densità della popolazione degli Stati-Uniti arrivava appena a 8 abitanti per chilometro quadrato, ma si crede che questa densità arriverà a 10 nel 1890, epoca nella quale, secondo calcoli statistici, la popolazione degli Stati-Uniti arriverà a 80 milioni di abitanti.

Gli Stati-Uniti possiedono la più vasta rete delle ferrovie del mondo. Alla fine del 1895 il numero dei chilometri esercitati era di 291 mila, mentre che raggiungeva appena i 250 mila chilometri nei diversi paesi europei, ed era di circa 700 mila chilometri nel mondo intero.

Ecco, del resto, rimontando al 1870, lo sviluppo delle reti degli Stati-Uniti:

Anni	Chilometri	Anni	Chilometri
1870.	96,440	*1891.*	271,920
1875.	119,290	*1892.*	280,050
1880.	150,200	*1893.*	285,730
1885.	206,660	*1894.*	288,640
1890.	268,370	*1895.*	290,930

Fra il 1870 e il 1895 l'aumento della rete americana è stato di 194,490 chilometri, ossia del 201 per cento.

Alla fine del 1895 il capitale impiegato in imprese ferroviarie agli Stati-Uniti, computando il dollaro a 5 franchi, era valutato come appresso:

Capitale azioni	fr. 26,156,870,000
» obbligazioni	» 28,560,260,000
Debito fluttuante delle Società	» 2,097,790.000
Totale	fr. 56,814,920,000

Nel 1895 le entrate lorde di tutte le società ferroviarie americane sono state di fr. 5,526,420,000 contro franchi 5,401,525,000 nel 1894 e il prodotto chilometrico lordo

di fr. 18,995. In Europa alcune reti ferroviarie hanno dato un maggior prodotto chilometrico; per esempio, le francesi che nel 1895 lo ebbero di fr. 34,047. Questo dimostra che le ferrovie americane hanno risentito gli effetti della crise finanziaria che ha tribolato gli Stati-Uniti in questi ultimi anni. Infatti, dal 1892 al 1896 gli introiti lordi delle ferrovie degli Stati-Uniti diminuirono del 10 per cento e 213 linee rappresentanti 90 mila chilometri di ferrovia con un capitale di 18 miliardi di franchi sono state dichiarate in fallimento.

Ferrovia nell'Himalaia. — Gli ingegneri inglesi hanno superato brillantemente le difficoltà che presentava la costruzione d'una ferrovia, destinata ad ascendere sino agli incantevoli e saluberrimi paesaggi che si estendono nelle gole e nei contrafforti dell'Himalaia.

Questa ferrovia, che parte da Siliguri e va alla stazione montana di Darjeeling, passa, su una distanza di circa 32 km., dal livello di m. 135 35 sul mare a quello di metri 2076.50, toccando fra il 75° e il 76° km. l'altezza di m. 2253.

Anche se fosse stato possibile adottare una percentuale costante di salita, il rapporto non sarebbe stato minore di 1 a 42; effettivamente vi sono circa km. 6 1|2 in ascesa da 1 a 28.70, preceduti da altri 12 km. col rapporto di 1 a 28.77. La maggior salita avviene sopra un breve tratto di strada col rapporto di 1 a 23, ed essa è superata completamente per adesione.

Le locomotive adottate pesano 14 tonn. e possono trainare treni pesanti 36 tonn. Lo scartamento è di m. 0 61, mediante il quale si è potuto tracciare curve molto più strette, di quanto sarebbe tornato possibile con gli usuali scartamenti. In questi ultimi infatti, senza pericolo di deviamento, si possono percorrere curve di m. 24.40 di raggio a piccolissima velocità, laddove questi limiti sono superati nella linea in discorso, trovandosi in essa curve che hanno un raggio anche minore di m. 21.

La linea segue generalmente la strada carrettiera; in parecchi punti però la abbandona per evitare salite eccessive. Oltre a quattro zig-zag, la linea forma parecchi nodi, di cui alcuni sono veramente interessanti. Il nodo n. 3 è costituito da due completi giri aventi la stessa forma della vite del cavaturaccioli; quello n. 4 forma un giro completo con una curva di m. 18.28 di raggio, Per quanto queste curve presentino grandi difficoltà, vi sono tratti di strada che ne presentano delle maggiori. Ad esempio, al km. 64, su una distanza di m. 426, vi è un'alternativa di curve in avanti ed in indietro in numero di otto; in quattro casi il loro raggio è di m. 21.33, mentre la più facile di esse ha un raggio di m. 45.70.

Le vetture da viaggiatori in uso sono lunghe circa m. 4, larghe 1.82 e alte 2.28 sopra le rotaie: il diametro delle loro ruote è di cm. 49.53 e la piattaforma è collocata molto in basso.

La spesa originalmente era calcolata in 14 lac di rupie soltanto (1 lac è uguale a L. 240,000 circa, valore nominale), ma in seguito alla costruzione di opere non progettate, la spesa totale ammontò a circa 3500 L. st. per miglio (uguale a m. 1609).

Nonostante ciò il successo finanziario fu ottimo, essendosi distribuito agli azionisti un dividendo del 10 0|0.

Notizie Diverse

Esposizione generale in Torino nel 1898. — Il Comitato esecutivo, assecondando la istanza del Comitato regionale lombardo sedente in Milano, ha in seduta del 20 corrente *prorogato fino al 30 prossimo giugno* il termine utile prescritto dall'art. 14 delle disposizioni regolamentari per la presentazione delle domande degli espositori che desiderano inviare macchine od altri oggetti che richieggano fondazioni o costruzioni speciali, l'impiego di gas, acqua, vapore, energia elettrica, ecc.

Nondimeno il Comitato esecutivo, nell' interesse stesso degli espositori, li sollecita a presentare nel più breve tempo possibile le loro domande, segnatamente per gli impianti che dovessero prendere posto nella galleria del lavoro, perchè in difetto potrebbero poi trovarsi in condizioni meno favorevoli.

Commercio franco-italiano. — La Camera di commercio italiano in Parigi informa che durante i primi 4 mesi del 1897, entrarono in Francia merci italiane per il valore di franchi 48,022,000 e vennero spedite in Italia merci francesi per il valore di franchi 45,340,000.

Dal confronto collo stesso periodo del 1896 risulta una maggiore entrata di merci italiane in Francia per franchi 17,550,000 ed una maggiore esportazione di merci francesi per l'Italia per franchi 9,867,000, di cui oltre 6,000,000 in sete greggie (commercio speciale).

Gli operai italiani in Romania. — Leggiamo nel *Progresso Rumeno* di Bukarest:

Sappiamo che di questi giorni, a mezzo della Polizia, da Vienna vennero rimpatriati più di 200 operai perchè privi di lavoro e di mezzi di sussistenza.

A Bukarest e su tutte le piazze della Romania le condizioni non sono certo migliori; possiamo contare a centinaia gli operai che vennero da noi a lamentarsi della loro critica posizione.

Non possiamo far altro che pregare la stampa italiana, le autorità e tutti quelli che alla sorte dell'operaio s'interessano, voler rendere di pubblica ragione questo stato di cose.

In Romania quest'anno di lavori se ne appalteranno molti e per una certa entità; ma per il momento non havvi lavoro sufficiente nemmeno per quegli operai muratori, scalpellini o manuali che già si trovano sul posto. Altrettanto dicasi per chi emigra in cerca d'impiego; sia questo ingegnere, cottimista, o assistente.

Gli operai poi, dovrebbero imparare una buona volta a informarsi bene delle condizioni di un paese prima d'accorrervi a frotte come fanno.

Disastri ferroviari. — *Deragliamento sulla linea da Walk a Dorpat* (Russia). — Dai giornali viennesi togliamo questi particolari sulla luttuosa catastrofe avvenuta sulla linea da Walk a Dorpat non lungi da Pietroburgo:

Il treno militare, trasportante 2 battaglioni del 95° reggimento fanteria, deragliò in una località dove la linea è alquanto in pendio, durante una pioggia torrenziale che aveva scalzato e inondato le rotaie.

L'acqua aveva raggiunto un'altezza tale che numerosi soldati si annegarono saltando dai vagoni. La locomotiva, uscita fuori dalle rotaie col tender, si affondò nel terreno melmoso.

Quindici vagoni merci, compresi i carri bagagli e due vagoni di 2ª classe si fracassarono completamente. I loro rottami ingombrarono la linea per uno spazio di 80 metri.

Ottantatrè soldati rimasero feriti nel sinistro. Essi furono ricoverati all'ospedale di Dorpat dove vennero già trasportati ventiquattro cadaveri

Secondo le indicazioni del comandante del reggimento 30 soldati devono trovarsi ancora sotto le macerie.

— *Deragliamento sulla linea Westfalia-Metz.* — Nella notte del 19 corrente un treno militare con riservisti, diretto da Barmen per la via di Colonia e Trevisi a Metz, deviò fra Hilleshain e Gerolstein.

Il treno si divise in due parti e la seconda metà montò sulla prima. Parecchi vagoni rimasero danneggiati.

Vi furono 9 morti e 35 feriti, fra cui alcuni gravemente.

Nuovi cavi telefonici fra l'Inghilterra e la Francia. — È stato immerso il secondo cavo telefonico fra l'Inghilterra e la Francia.

Il cavo parte da un punto situato all'ovest di Douvres e tocca la terra a quattro miglia di distanza da Calais.

Un terzo cavo sarà posto dal Governo francese.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Seguiamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle **Informazioni Particolari**, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 962,596.09 preventivo di prima previsione per la provvista di materiali d'armamento occorrenti per la manutenzione, per il rinnovamento dei binari e per i rifacimenti in acciaio durante l'esercizio 1897-98 in conto 2° fondo di riserva;

L. 430,539.94, preventivo di assestamento per la provvista di materiali d'armamento occorrenti per la manutenzione, per il rinnovamento dei binari in acciaio e per i rifacimenti in acciaio durante l'esercizio finanziario 1897, in conto 2° fondo di riserva;

L. 138,000, progetto di ampliamento e sistemazione della stazione di Prato, della linea Firenze-Pistoia, e relativo preventivo di spesa;

L. 47,760.75, progetto dei lavori da eseguirsi alla stazione di Brindisi Porto in relazione a quello di costruire alla Sanità Marittima una nuova banchina per il servizio della valigia e dei viaggiatori da e per le Indie, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

L. 41,000 * proposta di costruzione di scogliera sulla linea Treviso-Belluno;

L. 23,660, proposta per sistemare con volti in muratura o con lastroni di granito i ponticelli a travate metalliche, attualmente sostituite con fasci di rotaie ai km. 205.376; 206.293; 210.312.46; 211.134.42; 211.320.80; 212.325.83; 212.509.52; 214.987.78; 215.648.50; 216.985.85 e 239.144.96 della linea Bologna-Otranto;

L. 15,333.24 * proposta di sistemazione trincee sulla linea Roma-Solmona;

L. 13,760 * proposta di lavori in stazione di Casalbordino, linea Bologna-Otranto;

L. 9000, nuovo preventivo occorrente per la trasformazione della carrozza CN 6638 in cucina per il treno reale;

L. 6500 * proposta di sistemazione scarico acque sulla linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 4890 * proposta di lavori al piano caricatore in stazione di Ferrara, linea Bologna-Padova;

L. 4800 * proposta di spostamento di muretti di chiusura sulla linea Zollino-Gallipoli;

L. 4525, proposta per l'impianto di un binario per il carico e lo scarico diretto delle merci nella stazione di S. Ilario sulla linea Piacenza-Bologna escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

L. 3600, proposta per modificare i sostegni laterali in ghisa del frontone, pure in ghisa, all'ingresso della tettoia viaggiatori nella stazione di Venezia (S. Lucia);

L. 2800 * proposta di consolidamento di rilevato sulla linea Benevento-Campobasso;

L. 1650 * proposta di lavori in stazione di S. Pietro in Casale, linea Bologna-Ferrara;

L. 1122 * proposta impianto binario tronco in stazione di Codroipo, linea Mestre-Cormons;

L. 750 * proposta di spostamento di colonna idraulica in stazione di Grumo-Appula, linea Bari-Taranto;

L. 660 * proposta per sistemazione di delimitazione sulla linea Milano-Venezia;

L. 500 * proposta di lavori nelle officine materiale mobile in Firenze, Porta al Prato;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 119,593.75 * nuovo progetto di ampliamento della stazione di Quinto al Mare, linea Genova-Pisa;

L. 15,730 * progetto costruzione d'un ponticello sulla ferrovia Rogoredo-Bivio Gravellona;

L. 14,000 * progetto impianto condotta di acqua potabile alla stazione di Ginnadi, linea Parma-Spezia;

L. 13,428.75 * progetto di sostituzione di tre forni nel gazogeno di Milano-Centrale;

L. 7000 * progetto di consolidamento di trincee sulla linea Battipaglia-Castrucucco;

L. 2820 * proposta di prolungamento d'un muro sulla linea Asciano-Montepescali;

L. 630 * proposta di spostamento di cunetta sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 510 * proposta per spostamento di binario sulla linea Parma-Spezia;

Contratti * e proposte diverse.

Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 120,650 * proposta di sistemazione di diversi ponti sulla linea Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 14,970.19 * proposta di lavori in stazione di Cervaro, linea Foggia-Napoli;

L. 14,700 * proposta di lavori in stazione di Lecco;

L. 9100 * proposta d'impianto binario in stazione di Porto San Giorgio, linea Bologna-Otranto;

L. 4450 * proposta di prolungamento binario in stazione Mondolfo-Marotta, linea Bologna-Otranto;

L. 3100 * proposta di costruzione d'un ponticello sulla ferrovia da Lecco a Camerlata;

L. 3000 * proposta di lavori nella stazione di Rimini;

L. 310 * proposta d'impianto di sagoma in stazione di Codroipo, linea Mestre-Cormons;

Proposte * diverse.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Parodi Lorenzo, di Sampierdarena, i lavori * d'impianto servizio merci piccola velocità a Sampierdarena, col ribasso del 19.05 0|0 sul prezzo della tariffa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 21 maggio). — Colla Ditta Franchini Silvio di Milano per appalto lavori di restauro della tettoia viaggiatori della stazione internazionale di Luino;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di 310 tubi di ghisa per condotta d'acqua;

Colla Ditta Giovanni Gilardini*di Torino per fornitura di chilogrammi 3000 di cinghie di cuoio semplici per trasmissioni.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Alessandria (28 maggio, ore 12, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale del tronco della strada nazionale, n. 28, Asti-Chivasso, compreso fra la stazione ferroviaria di Asti ed il confine con la provincia di Torino (metri 38,237). Importo ridotto lire 213,947.08 (ribasso 10.10 0|0).

Municipio di Sampierdarena (29 maggio, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori seguenti:

1. Rinnovamento e rifacimento dei lastrati costituenti la carreggiata di via Vittorio Emanuele dalla via Manin alla via Montebello, L. 84.659.40;

2. Rifacimento di tratti di marciapiede lungo la via Vittorio Emanuele con materiale di proprietà dell'Amministrazione, L. 5496;

3. Rifacimento totale di pavimentazione della piazza del teatro Modena parte con materiale dell'Amministrazione e parte con materiale nuovo, L. 2123.52;

4. Pavimentazione con tacchi nuovi di pietra Spezia dal tratto di suolo comunale esistente fra il bivio delle vie Vittorio Emanuele ed Aurelio Saffi a S. Martino, L. 5802 72;

5. Sistemazione della strada traversale detta di Grosso tra le vie Vittorio Emanuele ed Aurelio Saffi, con formazione di marciapiedi in tacchi, di carreggiata a Macadam ed opere accessorie, L. 5861.78.

In totale per l'importo di L. 103,943.42. Cauzione provv. L. 1500. Fatali 5 giugno, ore 12.

Municipio d'Alba (31 maggio, ore 11, seconda asta). — Appalto della costruzione di un fabbricato per la R. Scuola Enotecnica. Importo L. 165,000. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva L. 20,000.

Municipio di Cassino (31 maggio, ore 9, definitivo). — Appalto dei lavori di ampliamento al Cimitero. Importo L. 13,361.06. Cauzione provvisoria L. 668.05.

Prefettura di Avellino (31 maggio, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di congiunzione tra la stazione di Savignano Greci e la nazionale delle Puglie presso il ponte Gonnello. Importo ridotto L. 50,443.77 (ribasso L. 8.05 su L. 54,860).

Municipio di Parma (2 giugno, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori stradali per la manutenzione delle strade principali e secondarie. Importo L. 23,138.30. Cauzione provv. L. 3000.

Anguillara Veneta (Padova) (10 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di demolizione e ricostruzione della chiesa parrocchiale. Importo L. 89,935.74. Cauzione provvisoria L. 4500. Cauzione definitiva L. 9000.

Municipio di Ajeta (Cosenza) (10 giugno, ore 10, seconda asta per deserzione 1° incanto). — Appalto della conduttura delle acque nel perimetro dell'abitato di questo Comune. Importo L. 42,565.02. Fatali 25 giugno, ore 12.

CONCORSI.

È aperto un concorso per la costruzione del palazzo per la sede della Cassa di risparmio in Pistoia. Le proporzioni del palazzo saranno: profondità m. 27.60; larghezza m. 33.60. Il palazzo avrà il carattere dell'architettura fiorentina della seconda metà del secolo XV. Il palazzo si comporrà di sotterranei e di tre piani. Il prezzo del palazzo è stabilito in L. 250,000. Premio al disegno o prescelto L. 5000 (V. *Gazzetta Ufficiale*, n. 113, venerdì, 14 maggio 1897).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Roma (29 maggio, ore 12, unica e definitiva). — Fornitura di **tubi** in ghisa ed altri accessori per le nuove condutture acqua Paola in via Giulia. Importo L. 12,000. Cauz. L. 1200. Consegna a giorni 60.

Direzione Artiglieria ed Armamenti. — Spezia (2 giugno, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di **olio** di lino. Importo L. 87,160. Cauz. L. 8720. Fatali 22 giugno, ore 12.

Direzione Artiglieria ed Armamenti. — Napoli (3 giugno, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di kg. 27,000 di **olio** di lino naturale a L. 0.95; kg. 3000 di cotto a L. 0,90. Cauzione L. 5485. Fatali 28 giugno, ore 12.

Direzione Artiglieria ed Armamenti. — Spezia (4 giugno, ore 12 fatali). — Fornitura di **piombo** in pani, in tubi, ed in lastre. Importo ridotto L. 13,530.84 (ribasso ottenuto 3.50 0[0).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società per le Ferrovie napoletane. — Elenco delle dieci obbligazioni estratte e rimborsabili alla pari dal 1° gennaio 1898.

Dal n. 0146 al n. 0150 1ª serie
» n. 3256 al n. 3260 1ª »

Rete Mediterranea. — Distinta delle obbligazioni 4 0[0 state estratte (V. pagine *Annunzi*).

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 15	Maggio 22
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	508	508
» » Mediterranee . . . . . . »	515.50	518'
» » Meridionali . . . . »	678.50	683.50
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	383	383
» » » (2ª ») . . . . »	363	363
» » Secondarie Sarde . . . . . »	265	266
» » Sicule. . . . . »	600	600
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . »	548	554
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . »	304.60	304
» » Cuneo (2ª emiss.) . . »	320	320
» » Gottardo 4 °/₀ . . . »	101.50	101.50
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	508	509.50
» » Meridionali. . . . . . »	310.50	311.50
» » Meridionali Austriache . »	395.50	396.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	302	305.50
» » » 2ª emiss. »	292	296
» » Pontebba . . . . . »	462.50	461.50
» » Sarde, serie *A* . . . . »	293	293
» » » serie *B* . . . . »	295	295
» » » 1879 . . . . »	300	300
» » Savona . . . . . . »	324	324
» » Secondarie Sarde . . . »	441.50	442
» » Sicule 4 0[0 oro . . . »	490	489
» » Tirreno . . . . . »	470	480
» » Vittorio Emanuele . . »	321	324

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

30 maggio. — **Società Anonima Omnibus, Tramways e Pompe funebri.** — Assemblea generale per le ore 14 in Parma, via Petrarca, 27.

11 giugno. — **Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Torino, via S. Teresa, 18.

16 giugno. — **Ferrovia Mantova-Modena.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.30 nella sede sociale in Torino, via S. Teresa, 2.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Maggio 1897. — 31ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4608**	**4407**	+ **201**	**1101**	**1291**	— **190**
Media.	**4496**	**4407**	+ **89**	**1212**	**1251**	— **39**
Viaggiatori	1,368,382 74	1,330,271 27	+ 38,111 47	87,015 31	84,760 40	+ 2,254 91
Bagagli e cani. . . .	75,890 32	67,218 21	+ 8,672 11	2,484 48	2,387 48	+ 97 00
Merci a G.V. e P.V. acc.	342,401 58	326,048 93	+ 16,352 65	15,239 29	13,373 23	+ 1,866 06
Merci a P. V. . . .	1,689,378 21	1,657,565 20	+ 31,813 01	76,516 90	71,226 21	+ 5,290 69
TOTALE .	3,476,052 85	3,381,103 61	+ 94,949 24	181,255 98	171,747 32	+ 9,508 66
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 10 Maggio 1897.*						
Viaggiatori	41,196,236 28	41,464,676 87	— 268,440 59	2,637,371 01	2,558,665 78	+ 78,705 23
Bagagli e cani. . . .	2,126,085 11	2,049,382 49	+ 76,702 62	83,577 52	73,844 01	+ 9,733 51
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,557,260 65	10,233,902 54	+ 323,358 11	494,984 99	470,811 77	+ 24,173 22
Merci a P. V. . . .	53,090,278 32	51,922,841 15	+1,167,437 17	2,261,668 68	2,098,317 82	+ 163,350 86
TOTALE .	106,969,860 36	105,670,803 05	+1,299,057 31	5,477,602 20	5,201,639 38	+ 275,962 82
Prodotto per chilometro.						
della decade	754 35	767 21	— 12 86	164 63	133 03	+ 31 60
riassuntivo	23,792 23	23,977 94	— 185 71	4,519 47	4,157 99	+ 361 48

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 18ª Decade — dal 1° al 10 Maggio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	1,144,077.25	67,834.58	310,214.96	1,237,797.30	8,983.19	2,768,907.28	4,247.00
1896	995,325.40	57,124.12	307,340.89	1,028,287.10	9,952.85	2,398,030.36	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 148,751.85	+ 10,710.46	+ 2,874.07	+ 209,510.20	— 969.66	+ 370,876.92	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	12,776,522.45	672,607.38	3,771,713.77	16,215,682.98	138,155.12	33,574,681.70	4,247.00
1896	12,147,038.38	664,439.02	3,574,842.77	14,241,937.56	159,403.15	30,787,660.88	4,247.00
Differenze nel 1897	+ 629,484.07	+ 8,168 36	+ 196,871.00	+ 1,973,745.42	— 21,248.03	+ 2,787,020.82	»
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	73,067.32	1,739.35	25,851.25	105,233.11	1,122.81	207,013.84	1,359.88
1896	63,210.25	1,469.95	23,249.81	95,210.41	1,485.40	184,625.82	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 9,857.07	+ 269 40	+ 2,601.44	+ 10,022.70	— 362.59	+ 22,388.02	»
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	817,178.28	16,908.86	264,334.42	1,428,093.45	17,172.58	2,543,687.59	1,359.88
1896	769,230.37	16,811.55	245,922.42	1,220,998.83	20,126.66	2,273,089.83	1,359.88
Differenze nel 1897	+ 47,947.91	+ 97.31	+ 18,412.00	+ 207,094.62	— 2,954.08	+ 270,597.76	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
530.77	460.62	+ 70.15	6,441.80	5,896.46	+ 545.34

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società **Anonima** con Sede in **Milano. — Capitale sociale** L. 180 **milioni, interamente versato**

Si notifica ai Signori possessori delle Obbligazioni Mediterranee 4 0|0 che nelle due estrazioni che ebbero luogo il 15 corrente, e cioè: **settima** per le serie dal N. 0,001 al N. 3,000, e **quarta** per quelle dal N. 3,001 al N. 4,000, vennero sorteggiate le seguenti serie: **Titoli decupli** serie: **1548-1661-3669**, **Titoli quintupli** serie: **1063-1088-1202-1302-3589**, **Titoli unitari** serie: **0082-2255-3073**.

Il rimborso delle Obbligazioni appartenenti alle dette Serie sarà effettuato presso gli stessi Stabilimenti, Banche e Casse incaricate del pagamento delle cedole, a partire dal 1° Luglio p. v., contro ritiro dei corrispondenti Titoli, muniti delle cedole non ancora a quella data scadute.

S'invitano poi i possessori dei Titoli portanti le Serie **0328-0333-0364-0372-0387-1297-2518-2678-3385**, già estratte precedentemente e solo parzialmente rimborsate, a volerli presentare pel rimborso, avvertendo che l'importo delle cedole appartenenti ai detti Titoli che, per caso, fossero state indebitamente riscosse, sarà dedotto dall'ammontare del rimborso dei Titoli.

Milano, 16 maggio 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 80	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa	—	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna	—			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze	—	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
	Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais*. Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore

TORINO - *Piazza Carignano* - TORINO

D'Adda L. — **Le Marine da Guerra del Mondo al 1897.** Un vol. in-18° legato, con 77 illustrazioni . . . . L. 4.50

Sartori L. — **L'Industria della Carta.** Un vol. in-18° legato, con 106 incisioni e una tavola, 1897 . . . . L. 5.50

Goffi V. — **Manuale del Disegnatore Meccanico e nozioni tecniche generali.** 1 vol. in-18° leg., 2ª ediz. riveduta, corretta e grandemente ampliata, con 363 fig. L. 5 —

Spataro D. — **Manuale di Fognatura Cittadina.** Un vol. in-18° leg., con 220 fig. e una tavola in litografia . . L. 7 —

Mina G. — **Manuale del Modellatore Meccanico, del Falegname e dell'Ebanista.** Un vol. in-18° leg., con 293 fig. e una tavola fuori testo. . . . L. 5.50

Doyen C. — **Manuale di Litografia.** Un vol. in-18° leg., illustrato con 5 tavole e più di 40 fig. fuori testo . . . L. 4 —

Buttari F. — **Manuale del Saggiatore.** 1 vol. in-18° leg , con 28 incisioni L. 2.50

Marchi E. — **Il Maiale.** Razze, metodi di riproduzione, metodi di allevamento, ingrassamento, commercio, salumeria, patologia suina e terapeutica, tecnica operatoria, tossicologia, dizionario suino-tecnico. 1 vol. in-18° leg., 2ª ediz. ampliata e intieramente rifatta, con 190 incis. e una carta delle statistiche del bestiame suino . L. 6.50

Licciardelli G. — **Coniglicoltura Pratica.** Un vol. in-18° leg., con 41 incisioni e 9 tavole in sincromia . . . . . L. 2.50

Poggi T. — **I principî Fondamentali della Concimazione e la cosidetta Coltivazione Siderale** (Sistema Solari). 2ª ed. riveduta ed ampliata, 1 vol. in-12°, 1897 L. 1.25

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 29 Maggio 1897 NUM. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1896 - Assemblea generale 20 maggio 1897

SIGNORI,

Vi abbiamo convocato per informarvi delle condizioni generali della nostra azienda e presentarvi i conti dell'esercizio 1896, i quali, dopo alcuni anni di depressione, segnano un notevole aumento nel prodotto dei trasporti di merci, conseguenza, in gran parte, di un radicale squilibrio nella produzione agricola delle regioni settentrionale e meridionale servite dalle nostra Rete, ma inizio anche, giova sperare, di miglioramento generale della pubblica economia, perchè si mantiene e mostra di progredire ancora nel corrente esercizio.

Durante il 1896 nessun nuovo tratto delle linee concesse colla legge 20 luglio 1888, fu aperto al pubblico esercizio, ma avanzarono alacremente i lavori dei residui tronchi in costruzione da Cansano ad Isernia e da Rionero a Potenza, cosicchè saranno certamente compiuti ed aperti all'esercizio il 18 settembre p. v., termine contrattuale per il tronco Cansano-Isernia, che si è convenuto col Governo di ritenere valevole anche per l'altro tronco, non tenendo conto del ritardo intervenuto nell'approvazione del suo progetto esecutivo.

Come vedrete nel cap. V di questa Relazione, le spese per le costruzioni ammontarono nell'anno scorso a lire 12,509,928.22, raggiungendo così L. 590,036,389.73 in totale. Per adempiere tutti gli obblighi assunti colla legge del 20 luglio 1888, si deve ancora provvedere alle spese per il compimento dei due ultimi tronchi suindicati ed a quelle per i consolidamenti e miglioramenti che si dimostreranno necessari nell'esercizio duraturo per tutta la vita della nostra Società; ma i risultati attuali assicurano la favorevole riuscita di questa intrapresa, di cui si sentiranno i benefici nei futuri bilanci, quando sarà maturata la totale sovvenzione dovutaci per la costruzione di tutti i tronchi formanti la nuova rete concessa colla legge suddetta.

Sulle linee in esercizio aumentò la partecipazione della Società, ai prodotti divisibili collo Stato, di L. 2,605,877.64
mentre diminuirono i prodotti non divisibili, di . . . . » 492,294.13

per modo che rimasero maggiori introiti da prodotti dell'esercizio per . . . . . L. 2,113,583.51
ma l'aumento negli utili dell'esercizio si limitò a . . . . » 42,933.62

perchè le spese si accrebbbero di . . . L. 2,070,649.89

in parte corrispondenti alle esigenze del maggior traffico e in parte costituite da due forti passività attribuibili ad esercizi precedenti, ma rimaste illiquide fino all'anno scorso, come è indicato nel capitolo VIII.

Dal conto generale di liquidazione risulta un utile disponibile di L. 3,150,903.96, con aumento di L. 44,707.06 su quello dell'anno precedente, per cui proponiamo di distribuire il dividendo di L. 6.50 a ciascuna delle 420 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione, oltre a L. 1.50 da prelevarsi dagli utili del patrimonio privato della Società, e di portare a conto nuovo il residuo utile complessivo di L. 70,511.23.

Nell'ultima Assemblea generale avevamo chiesta ed ottenuta l'autorizzazione a stipulare col Governo tre convenzioni: per assumere la costruzione del tronco Isernia-Campobasso, per assicurare in modo stabile il funzionamento dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali e per assestare gli Istituti di previdenza in favore del personale. Di queste tre proposte, da cui speravamo ottenere i mezzi per migliorare e semplicizzare la nostra amministrazione, soltanto la prima, di assai limitata importanza, venne definitivamente approvata, e, come risulta dal capitolo IV di questa Relazione, è già in via di attuazione.

Il progetto di legge contenente le disposizioni per gli Istituti di previdenza in favore del personale non fu esaminato dal Parlamento avanti la chiusura della sessione; ma è stato uno dei primi presentati alla nuova legislatura, la quale vorrà certamente approvare questi provvedimenti così vivamente reclamati dal personale.

L'altro disegno di legge sui Fondi di riserva e la Cassa patrimoniale fu invece ritirato dal nuovo Ministero che ha provveduto col nostro concorso ai mezzi per il funziona-

mento della Cassa durante il corrente ed il prossimo esercizio, lasciando invariato l'ordinamento dei Fondi di riserva.

Dobbiamo poi farvi menzione di un altro importante atto del Governo: la nomina della Commissione reale per una inchiesta sui rapporti fra le Società ferroviarie ed il personale dipendente. Noi abbiamo accolto senza timore e senza sospetto tale provvedimento ed eseguiamo volentieri e con la massima diligenza i lavori che ci sono richiesti dall'onorevole Commissione, persuasi che non si troverà nulla di men che regolare e corretto nella condotta della nostra Società verso il suo personale; e confidiamo anzi fermamente che il risultato dell'inchiesta, mentre metterà in chiaro che la Società ha trattato sempre i suoi dipendenti con benevolenza e con larghezza superiore agli impegni presi col nostro Contratto di esercizio, varrà anche a persuadere i pochi malcontenti del nessun fondamento dele loro lagnanze e pretese, concludendo così a quella pacificazione degli animi che deve essere nel desiderio, come è nell'interesse delle due Parti.

Infine, prima di incominciare l'esposizione particolareggiata dei risultati della nostra gestione, ricordiamo con vivo cordoglio la perdita da cui la nostra Società è stata colpita per la morte del benemerito Consigliere, il senatore avv. Tito Orsini, che aveva fatto parte del Consiglio fin dalla costituzione della Società, recandovi il prezioso contributo del suo ingegno e della sua lunga esperienza.

I. — Situazione finanziaria.

Il fondo disponibile di Cassa e Portafoglio al 31 dicembre 1896, come dal Bilancio (allegato n. 1), è di . . . . L. 28,403,404.45

Preventivo dell'esercizio 1897.

Attivo:

Sovvenzioni dello Stato a termini dell'art. 7 del contratto di esercizio L.	32,061,645.88	
Sovvenzione dello Stato per le linee di nuova concessione (art. 9 della convenzione 20 giugno 1888) »	6,920,000.00	
Concorso dello Stato nelle spese di costruzione delle linee concesse colla legge 20 luglio 1888 (annualità 8ª) . . . . »	2,758,600.00	
Prima annualità del corrispettivo per la costruzione della linea Isernia-Campobasso di cui alla convenzione 29 gennaio 1896 . . . . . . »	1,600,000.00	
Corrispettivo dovuto dallo Stato a termini dell'art. 73 del capitolato di esercizio . . . . »	6,660,000.00	
Prodotto netto dell'esercizio . . . . . »	3,800,000.00	
Incassi dipendenti dalla gestione dei fondi speciali e dall'esecuzione di studi e lavori in rimborso di spesa per conto dello Stato . . . . . . »	5,500,000.00	
In totale		» 59,300,245.88
Attività complessiva		L. 87,703,650.33

Passivo:

Imposte . . . . L.	3,000,000.00	
Interessi e ammortizzazioni. . . . . . . »	46,500,000,00	
Lavori e provviste per il completamento delle linee di proprietà della Società, già in esercizio, e per la costruzione di quelle di nuova concessione. . . . . . L.	12,000,000,00	
Perdite di cambio per i pagamenti in valuta metallica ed estera, quotazione titoli all'estero, commissioni di banca e altre minute spese . . . »	1,200,000.00	
		L. 62,700,000.00
Eccedenza		L. 25,003,650.33

II. — Lavori eseguiti sulle linee in esercizio.

I principali lavori eseguiti nel 1896 sulle linee in esercizio, furono i seguenti:

Sulle linee dello Stato, Rete principale: costruzione di un piazzale della superficie di 49 mila m. q., impianto di 1650 metri di binario e 9 deviatoi, compimento del cavalcavia della Piazzola, ed altre opere minori nella stazione del Campo di Marte a Firenze; inizio della nuova stazione di Fabriano ed assetto del prossimo viadotto sul Riobuono; costruzione di 550 m. q. di piano caricatore scoperto e di 120 m. q. di tettoia per scalo merci nella stazione di Napoli; risanamento di 12 mila m. c. di massicciata sulla linea Firenze-Bologna; rifacimento di binario in ferro nelle stazioni di Bergamo, Verdello, Lecco e Paratico; rifacimenti di binario in acciaio, aggiunta di deviatoi ed altre migliorie dell'armamento sulle linee Bergamo-Lecco, Legnago-Rovigo, Cremona-Treviglio, Udine-Pontebba e nelle stazioni di Verona P. V., Padova e Polesella; impianto del blocco fra le stazioni di Milano e Limito; costruzione di condotte d'acqua per le stazioni di Seriate ed Orte; aggiunta e miglioramento di segnali in varie stazioni.

Sulle linee della Società: costruzione di piani caricatori scoperti e di piazzale, ed aggiunta di un peso a bilico nella stazione di San Vito d'Otranto; aggiunta di un binario tronco nella stazione di Pescara; costruzione di una casa cantoniera doppia sulla linea Foggia-Napoli; risanamenti di massicciata e chiusure con siepi sulla linea Termoli-Benevento; rifacimenti di binario in acciaio sulle linee Castelbolognese-Ravenna, Pescara-Aquila, Cervaro-Candela, Bari-Taranto e nella stazione di Foggia; aggiunta e miglioramento di apparati di segnalamento in varie stazioni; costruzione ed assetto di ponticelli.

Sulle linee complementari: consolidamento dei rilevati e delle trincee, e di opere d'arte, costruzione di scogliere di difesa, provvedimenti contro la caduta di massi, risanamenti della massicciata, e chiusure con siepi, con stecconati o con muri a secco su varie linee; impianto d'un peso a bilico e di una gru di sollevamento nella stazione di Macherio; costruzione di platee e briglie per consolidare i ponti sul Lesina, sul Buliga e sul vallone al chilom. 5.272 della linea Ponte S. Pietro-Seregno; aggiunta di un binario tronco nella stazione di Ardenno; costruzione di nuovi fabbricati, di 224 metri di binario, 7 deviatoi e 2 piattaforme nella stazione di Portogruaro; impianto di 250 metri di binario, di 2 deviatoi e costruzione di un fabbricato ad uso rimessa locomotive nella stazione di Remedello; costruzione d'una galleria artificiale al chilom. 24.400 della linea Firenze-Faenza; ampliamento della stazione di Attigliano; riempimento delle cave di prestito presso la stazione di Crevalcore; costruzione di un nuovo ponte sul Candelaro sulla linea Foggia-Manfredonia; consolidamento del ponte Lapilloso sulla ferrovia Rocchetta-Gioia; aggiunte e migliorie di apparecchi di segnalamento su varie linee.

In conto primo Fondo di riserva: consolidamento di rilevati e trincee, assetto di opere d'arte ed alvei di torrenti su varie linee: gettata di una scogliera di 1800 mc. in difesa del ponte presso Cassano sulla linea Milano-Venezia e di altre scogliere del volume complessivo di 2200 mc. per difesa della linea Treviso-Belluno; consolidamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Castello; compimento

delle briglie attraverso il Reno ai chilom. 62.224 e 61.966 e ricostruzione della diga al chilometro 44.586 della linea Firenze-Bologna; fondazione della nuova pila da costruirsi nel ponte sul Reno presso Lissano in luogo di quella abbattuta dalla piena del 1° ottobre 1893; costruzione di briglia per consolidamento del ponte sul Reno presso Borgo Panigale; ampliamento del ponte in ferro sul Reno a Pioppe di Salvaro, gettata di scogliere del volume complessivo di 2500 mc. per difesa contro il fiume Topino sulla linea Orte-Falconara: rialzo della ferrovia in corrispondenza dei fossi Molinello e Macera sulla Orte-Chiusi; costruzione di una casa cantoniera sulla linea Pescara-Aquila; riparazione dei danni prodotti dall'incendio del 1894 nell'Officina di Bologna; consolidamenti del ponte sul Sillaro, del ponte sul Belvero e del ponte sul Metauro nella linea Bologna-Otranto; alzamento della livelletta fra i chilom. 335.803 e 337.055 della Bologna-Otranto; costruzione d'un ponticello-canale al chilom. 64.450 della Pescara-Aquila e gettata di diverse scogliere a difesa delle due linee anzidette; assetto del fosso Piana Menillo al chilom. 73.250 della Benevento-Campobasso; opere di riparo e di previdenza contro la caduta di massi, ed altri lavori di minore importanza su varie linee.

III. — Costruzione delle nuove linee concesse colla Legge 20 luglio 1888.

Delle linee concesse alla Società con la Legge 20 luglio 1888 restavano da compiersi fin dal 1895 solamente i tronchi Cansano Isernia della lunghezza di chilom. 103.007 e Rionero-Potenza della lunghezza di chilom. 43.653.

Tronco Cansano-Isernia. — La costruzione delle gallerie che vi sono comprese in numero di 36 per uno sviluppo complessivo di chilom 20.100, è compiuta.

La piattaforma stradale allo scoperto, le opere d'arte, le case cantoniere ed i fabbricati per le stazioni e fermate sono pure eseguiti in tutto, ad eccezione di poche opere di completamento che si faranno nella corrente primavera.

Nello scorso mese di settembre vennero appaltati in piccoli cottimi i lavori occorrenti per mettere al sicuro dalle valanghe di neve il tratto di ferrovia compreso fra i chilometri 35.800 e 38.600 da Sulmona; questi lavori si trovano in corso di regolare avanzamento, e saranno finiti prima dell'apertura della linea.

Per lo stesso termine saranno pure compiute le altre opere di consolidamento e di difesa riconosciute necessarie per mettere la linea in sicure condizioni di esercizio.

Il binario è ora collocato a posto da Cansano fino al chilom. 91 e da Isernia a Carovilli. Nel tratto intermedio l'armamento sarà completato entro il prossimo mese di giugno; cosicchè è assicurata l'apertura all'esercizio dell'intera linea Sulmona-Isernia nel termine fissato dalla Convenzione, e cioè al 18 settembre p. v.

Tronco Rionero-Potenza. — Tutte le gallerie in numero di 16, con uno sviluppo complessivo di chilom. 9.672, e tutti i lavori principali, ad eccezione di alcune opere secondarie di finimento, sono compiuti.

Nell'attuale primavera si eseguiranno le opere di consolidamento e di difesa che ancora sono necessarie per la sicurezza dell'esercizio.

Si sta ora provvedendo con sollecitudine alla fornitura della ghiaia per la massicciata, ed al collocamento del binario, il quale è già in ordine da Rionero fino al chilometro 40 da Rocchetta e per un tratto da Pietracolpa verso Potenza, cosicchè tutto il tronco entro il mese di giugno sarà armato.

Tenuto conto dello stato d'avanzamento dei lavori e delle disposizioni prese per il loro compimento, tutta la linea Rocchetta-Potenza potrà aprirsi al pubblico esercizio nel giorno 18 settembre del corrente anno insieme con la linea Sulmona-Isernia.

Stazioni d'innesto. — Sono quasi terminati i lavori di ampliamento della stazione di Colico da noi assunti a prezzo fatto.

Per l'ampliamento della stazione di Potenza, occorrente all'innesto della linea Rocchetta Melfi-Potenza, è stato approvato il progetto compilato dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo, cui spetta attuarlo, e si è provveduto intanto per l'innesto provvisorio della nostra ferrovia e pel servizio comune della stazione.

Sono quasi condotte a termine le modificazioni ed aggiunte di binari occorrenti nella stazione di Sulmona per l'innesto della linea d'Isernia, delle quali abbiamo assunta l'esecuzione a prezzo fatto, come pure i lavori per l'ampliamento della stazione di Barletta, in seguito all'innesto della linea Barletta-Spinazzola.

IV. — Lavori diversi.

Linea Isernia Campobasso. Tronco Boiano-Carpinone. — Giusta la Convenzione 29 gennaio 1896, approvata con Legge 2 luglio 1896, n. 269, ci venne affidata dal R. Governo la costruzione dei tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone della linea Isernia-Campobasso, pei quali è rispettivamente fissata l'apertura all'esercizio al 1° gennaio 1889 ed al 1° gennaio 1903.

Nel tronco Boiano-Cantalupo, della lunghezza di chilometri 8.557, sono comprese la fermata di San Massimo e la stazione di Cantalupo del Sannio; il secondo tronco, della lunghezza di chilom. 8.262, è importante per la traversata del Colle di Castelpetroso, che si effettua con una galleria lunga metri 3400.

I lavori di questi due tronchi, divisi in 6 lotti ed appaltati nel mese di marzo del corrente anno, sono già iniziati.

Dei maggiori impianti occorrenti nella stazione di Carpinone per l'innesto colla linea Isernia Campobasso, vennero già eseguiti tutti quelli che sono connessi coi lavori da eseguirsi per la Sulmona-Isernia.

È tuttora in corso di approvazione il progetto per fornire acqua alle stazioni di Carpinone e d'Isernia.

I lavori di ampliamento in stazione di Campobasso per l'innesto della linea Isernia-Campobasso sono finiti.

V. — Spese di costruzione.

Il capitale costruzioni di proprietà sociale al 31 dicembre 1895 importava L. 577,526,461.51

Spese per la costruzione delle nuove linee e per lavori diversi durante l'anno 1896:

Lecco-Colico	L.	422,061.66	
Rocchetta Santa Venere-Potenza	»	5,108,710.19	
Sulmona-Isernia . . .	»	5,541,488.70	
Barletta-Spinazzola . . (compresa la quota parte della spesa occorsa per la stazione di Spinazzola e per il tratto comune colla Rocchetta-Gioia).	»	2,381,946.98	
Costruzione di opere stabili per il miglioramento delle condizioni dell'esercizio (Art. 101 del Capitolato)	»	95,191.49	
Insieme	L.	13,549,399.02	

Dalle quali si detraggono le partite seguenti:

Accreditamento alla linea Rocchetta S. Venere-Gioia del Colle per la regolarizzazione della spesa incontrata per la costruzione della stazione di Spinazzola e del tratto comune colla linea Barletta-Spinazzola .	L.	1,012,131.54	
Regolarizzazione di somme portate a debito delle linee ed opere diverse negli anni anteriori	»	22,716.84	
		»	1,034,848.38
Rimangono		L.	12,514,550.64

Regolarizzazioni fatte nell'anno 1896 in conto dell'allegato *B:*

Spese di costruzione e spese diverse	L. 2,600.71		
Rifacimenti in acciaio »	2,021.71		
		L. 4,622.42	
			L. 12,509,928.22

L'importo del capitale costruzioni e immobili di proprietà sociale, al 31 dicembre 1896, ascende quindi a . . . L. 590,036,389.73

(Continua).

LE COMUNICAZIONI RAPIDE
NELLE GRANDI CITTÀ AMERICANE

(Conferenza fatta a Vienna dall'ing. Von EMPEYER).

Una delle manifestazioni più considerevoli del nostro secolo è lo sviluppo, quasi illimitato, delle grandi agglomerazioni, e si può dire che questa democratizzazione delle città, camminante a pari passo colla democratizzazione dei mezzi di comunicazione, è una delle nostre conquiste che sopravvive alle crisi commerciali ed ai rivolgimenti politici come una caratteristica speciale del nostro tempo. A fianco degli antichi palazzi edificati dagli architetti, sorgono oggidì delle case di abitazione, ove il più modesto borghese trova le condizioni desiderabili di igiene e di comodità. A fianco del ricco che va in vettura, noi vediamo l'operaio soddisfare assai più semplicemente al bisogno di trasporto, coi mezzi di comunicazione esistenti nelle grandi città. Queste creazioni, dovute all'arte dell'ingegnere, sono tanto superiori all'equipaggio a due cavalli, che il ricco stesso, spesso è forzato di servirsene.

La città di Londra ha il merito incontestabile di aver riconosciuto per la prima che, nella questione delle comunicazioni nei grandi centri, la concorrenza internazionale non permette di limitarsi a seguire prudentemente ciò che si pratica altrove, e di attendere sempre che le cose siano prima adottate dagli altri. Ma l'iniziativa non è possibile che là ove gli uomini gareggiano di zelo per il progresso; poichè questa rivoluzione tecnica, come si può chiamarla, si distingue dalle altre in questo che non distrugge niente, il suo scopo ultimo essendo il miglioramento delle condizioni d'esistenza degli individui e la generalizzazione del benessere.

Essa getta dunque le basi di una società conservatrice, opposta ad ogni rivolgimento. In politica, essere conservatore significa che si è soddisfatti delle istituzioni dello Stato.

Adottare questi principii di moderazione sopra un altro terreno che non sia la politica è sinonimo di ritardo o di regresso.

In altri tempi, una città non era che un luogo di rifugio durante la guerra, e, per conseguenza, si trovava, in tempo di pace, in condizioni che l'uomo non accetta che quando vi è spinto dalla necessità; infatti, ad onta della loro piccola estensione, le città erano dei veri focolari di epidemie. L'opinione che le città devono essere anzitutto dei luoghi di abitazione per le masse, si manifestò anzitutto colla demolizione dei bastioni, per giungere in seguito gradualmente, ma vittoriosamente, allo scopo. Non dubito punto che la città dell'avvenire sia un soggiorno ideale, non soltanto dal punto di vista dell'igiene e del commercio, ma ancora perchè essa soltanto è in caso di darci gli impulsi intellettuali e sociali, di soddisfare i molteplici bisogni che abbiamo contratto nella vita moderna.

Questa circostanza non basta a convertire quelli che non cessano di deplorare l'abbassamento progressivo della popolazione delle campagne.

Eppure, negli Stati Uniti, per esempio, al principio del secolo, la popolazione delle città era del 3 per cento, oggi è salita al 33, e ciononostante, l'America del Nord fornisce del grano a mezzo il mondo. È questo l'esempio più eloquente che si possa citare, poichè questo periodo ha visto nascere tutte le grandi città degli Stati Uniti. Queste giovani città giganti hanno, inoltre, questo vantaggio che le leggi, il diritto, ecc., tutto ciò che Goethe chiama « nostre eterne miserie », non sono ancora radicate così profondamente che non le si possa estirpare completamente quando l'interesse pubblico lo esige. Unendosi in un comune sforzo verso il progresso, si è pervenuto laggiù a condurre in porto delle imprese importanti, che sarebbero altrove naufragate a cagione dell'esitazione imperdonabile, talvolta di un solo interessato.

Tuttavia, noi dobbiamo riconoscere che la questione di sapere come sarà possibile bene amministrare queste grandi città è ancora troppo nuova per aver già ricevuto una soluzione perfetta.

La questione è legata più intimamente che non lo si creda a prima vista, a quella dei mezzi di comunicazione, poichè è soltanto dall'amministrazione di una città libera, forte, curante degli interessi dei cittadini che si può sperare la migliore soluzione di quest'ultima questione.

Malgrado tutto, non si può negare che noi abbiamo fatto dei progressi, e, a questo riguardo, la situazione non potrà che migliorare, nell'avvenire, dalle due parti dell'Oceano.

Una delle particolarità della maggior parte delle città dell'Inghilterra, è che le abitazioni sono situate tutte nei sobborghi e nei quartieri eccentrici. Si trovano, in un perimetro di più di 30 chilometri, dei gruppi di case abitate da famiglie borghesi, di cui il padre lavora in città, durante il giorno, e non si spaventa di fare mattina e sera un piccolo viaggio di mezz'ora ed anche di più per recarsi al lavoro e per ritornarne.

Non bisogna credere che l'apprezzamento dei vantaggi inerenti a questa situazione delle case sia una prerogativa esclusiva della razza. Se noi non abbiamo questo privilegio non è che noi non apprezziamo nel loro valore i reali vantaggi che presentano queste abitazioni; è unicamente perchè non abbiamo abbastanza energia per vincere le prime difficoltà che si incontrano necessariamente in ogni nuova impresa.

Noi manchiamo dello spirito del *self governement;* abbiamo in certo modo bisogno di esser condotti paternamente.

Mentre l'Inglese e l'Americano sanno creare essi stessi le condizioni di successo di una impresa quando esse non esistono nemmeno, da noi si limita a dire in questo caso: « Ma ciò qui non andrebbe », e si attende che il Governo sciolga i cordoni della sua borsa e voglia pagare l'85 0|0 delle spese. D'altra parte (e si può discutere qui sulla questione della causa e dell'effetto), vi è il caso di imputare alla mancanza di iniziativa nelle imprese private lo stato delle nostre finanze governative.

Non si trova mezzo, da noi, di raccogliere dei capitali privati per intraprendere un affare di interesse generale, circondato da certi rischi, che se, a fianco delle perdite eventuali, non si può esser certi di realizzare degli utili.

Esaminiamo succintamente le condizioni in cui ogni Viennese sarebbe disposto, in luogo di abitare un quarto piano, od un incomodo alloggio senza luce, a stabilirsi in quartieri distanti 8 chilometri al più dal centro di Vienna ed a portarsi di là al suo ufficio, nella città interna:

1° I punti di partenza e di arrivo del viaggio devono trovarsi in prossimità dell'abitazione, e, nella misura del possibile, il trasporto farsi senza cambiamento di treno e di vettura;

2° La vettura od i treni devono essere in numero sufficiente e camminare con una velocità tale che ogni lungo stazionamento, ogni perdita di tempo ed ogni ingombro siano evitati, e che il tragitto intiero possa effettuarsi in una mezz'ora;

3° Il trasporto deve farsi in una vettura munita di sedili comodi, a molle, ed essere ben sospesa, in modo che il viaggiatore possa comodamente leggere il suo giornale;

4° Il prezzo del percorso deve essere ridottissimo e tener conto del movimento considerevole di viaggiatori.

Grazie a queste quattro condizioni, interamente realizzate in America, si potè assicurare alla città un raggio di 30 chilometri.

Il traffico rapido, ho detto più sopra, è la conseguenza del grande bisogno di trasporti, che risulta dal fatto che l'Americano non innalza le sue più belle case nel centro della città, come si fa in Europa, e non toglie ai dintorni la loro bellezza naturale, trascurando la manutenzione delle strade e facendone deposito di ogni sorta di immondizie; abita fuori della città, ma ha il suo commercio nel centro di essa.

Mi rimane, in questa introduzione, ad accennare ai mezzi di comunicazione che devono esistere tra la casa di abitazione e l'ufficio ove si centralizzano gli affari.

Per non dilungarmi, mi riferirò, per ciò che concerne questa questione, al Rapporto presentato all'Associazione delle ferrovie di interesse locale, relativamente alla ferrovia sotterranea di Boston; vi aggiungerò soltanto le considerazioni che seguono.

Se si tratta della costruzione di una casa il cui uso è ben determinato, l'imprenditore potrà progettare ed il regolamento di polizia autorizzare una costruzione assai più perfetta che se si tratta di una casa da edificare secondo un tipo, come si usa da noi per le case di abitazione, gli uffici, i magazzini ed i depositi.

Il procedimento generale consiste a trasformare le vecchie case, di cui si sopprimono le cucine, per adattarle al nuovo uso; prima è un palazzo, in seguito una casa di commercio, poi degli uffici, e, infine, quando il caseggiato comincia ad essere logoro, se ne fa un magazzino.

Ciò non ostante, le condizioni alle quali debbono soddisfare due gruppi di costruzioni, con o senza cucine e camere da letto, sono essenzialmente differenti. Mentre che alle prime possono bastare delle finestre di dimensioni ridotte, per le altre le aperture non saranno mai abbastanza grandi e le camere non devono essere tanto alte.

Così per queste basterà uno spessore di 10 centimetri nei muri, non essendovi dei rumori eccessivi da attutire, ecc. Ma noi non possiamo entrare in tutti questi dettagli, che ci condurrebbero troppo lontano. Limitiamoci a rimarcare che, quando si tratta di una casa adibita al commercio, sia all'ingrosso, sia al dettaglio, tutto deve essere perfettamente appropriato ai bisogni delle persone chiamate a vivervi. Sotto questo rapporto, bisogna riconoscerlo, molte disposizioni sono ancora allo stato embrionale.

Si crede generalmente che gli americani hanno delle case di abitazione elevatissime; è un errore che è molto generalizzato. A New-York, per esempio, nel distretto ove abito, il quarto piano è quasi sempre vuoto, perchè non si credette necessario adottare gli ascensori in queste case.

Per norma generale, si può dire che non è raccomandabile il superare il 3° piano in case ove non vi è l'ascensore.

A coloro che sono d'avviso che una città deve essere deturpata dalle alte case, ricorderò le costruzioni del *Printing square*, della *Wollzeille* e della *Stampa di New York* che sorgono di fronte a case di due o tre piani e formano un panorama bellissimo che non ha confronto nel mondo. Tuttavia, finora, non si è sempre trovata la vera espressione architettonica di questa nuova forma di costruzioni. Vi apparisce sempre qualche cosa d'insolito, qualche cosa d'inafferrabile per chi non sa staccarsi dall'ideale greco. A mio avviso, la missione principale dell'architettura consiste nell'ornare, abbellire una forma di costruzione rispondente all'uso a cui è destinato. È così, cioè mettendo dell'armonia tra la loro forma ed il loro scopo, che sono stati costruiti tutti i nostri edifizi classici.

Due parole, infine, riguardo al reddito dei terreni ove si costruisce, così caro nei quartieri centrali di tutte le città. Un palazzo di quattro piani, occupante 3000 metri quadrati di superficie, e situato in prossimità del locale ove si tengono le riunioni della nostra Associazione, è stato esposto in vendita ultimamente; da quanto ho sentito dire il prezzo di compera è stato di 1,200,000 fiorini, cioè di 400 fiorini per metro quadrato. A quanto pare, questo prezzo elevato sarebbe basato sul reddito del fabbricato. Attualmente si trovano dei terreni da costruire che si pagano 1600 fiorini al metro quadrato.

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE

delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Ieri, venerdì, si è cominciata alla Camera dei Deputati la discussione del progetto ministeriale sulle Ferrovie complementari, che abbiamo pubblicato nel *Monitore* del 1° corrente.

Celli domandò che il massimo limite del sussidio sia aumentato almeno fino a 5500 lire.

Lugli perorò per la linea Bologna-Verona, di cui mette in rilievo l'importanza.

Prinetti, Ministro dei Lavori Pubblici, espose brevemente lo scopo di questa legge. Si tratta semplicemente di stabilire gli stanziamenti pel nuovo quinquennio, in base alle leggi ultime che regolano questa materia delle linee complementari. Si tratta dunque di una legge connessa al bilancio. Essa non riguarda affatto le nuove costruzioni, e non è quindi questa la sede per risolvere le questioni sollevate dai precedenti oratort. Tutte queste questioni rimangono impregiudicate e l'art. 2 lo dichiara espressamente.

In questa legge il Governo ha solamente provveduto ad elevare il sussidio chilometrico, nella speranza che altre linee possano costruirsi per iniziativa degli enti locali. Pregò poi la Camera di considerare che dei 6000 chilometri deliberati nel 1879, ben 5000 furono costrutti. Quando si pensa alle critiche condizioni della nostra finanza da molti anni a questa parte, bisogna riconoscere che il Governo ha dimostrato il massimo buon volere per mantenere gli impegni assunti.

All'on. Lugli dichiarò che non crede di poter in questo momento chiedere fondi alla Camera per la costruzione diretta della Bologna-Verona e delle altre linee che si trovano in eguale condizione. Si tratterebbe di votare un mezzo miliardo di spese.

In ogni modo il Ministro ha fiducia che se non tutte, almeno una parte di queste linee saranno costruite col sussidio chilometrico. Ciò renderà più agevole provvedere a suo tempo alla costruzione di quelle che rimarranno ineseguite. Sarà questo dunque un altro passo verso la soluzione definitiva del problema. Concluse dichiarando che con questa legge rimane intatta la condizione giuridica delle linee da costruire e rimangono intatti gli impegni assunti colla legge dell'anno 1892.

Dichiarò che non è partigiano del metodo delle costruzioni dirette e che non lo sarebbe nemmeno se le nostre condizioni finanziarie fossero più floride. Però egli crede di avere spianata la via ai suoi successori che intendessero ricorrere al sistema delle costruzioni dirette.

All'on. Lugli osservò che appunto di questi giorni è stato appaltato un tronco della Bologna-Verona. Pregò l'on. Lugli di non insistere nel suo Ordine del giorno per non pregiudicare la questione, poichè egli non lo potrebbe accettare; quanto all'Ordine del giorno Celli, lo pregò di riservarlo, trattandosi di un emendamento all'art. 3 della legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Parma-Sarzana.
(Visita del tronco S. Stefano-Sarzana).

A complemento della notizia data nel precedente numero circa la visita di ricognizione del tronco S. Stefano-Sarzana, aggiungiamo che i Delegati governativi e sociali hanno deliberato di procedere alle prove delle travate metalliche il giorno 12 giugno p. v.

(Lavori per il transito dei diretti Milano-Parma-Roma).

Oggi si tiene a Firenze presso il R. Circolo ferroviario una conferenza tra i rappresentanti del Governo e della Mediterranea, intesa a regolare le modalità di lavori e di impianti nella stazione di Sarzana, necessari per attivare per ora il puro transito dei treni diretti Milano-Parma-Sarzana-Roma, e più tardi il servizio completo in quella stazione.

I lavori da eseguirsi immediatamente, consistono nella costruzione di alcuni brevi tratti di binario, nell'impianto di una piattaforma di m. 15, ed in altre poche cose accessorie sufficienti a permettere in quella stazione il transito dei treni diretti.

I lavori, poi, per la definitiva sistemazione occorrenti al servizio completo, assumono una importanza piuttosto rilevante, sia per l'impianto di binari che per nuovi fabbricati e modificazioni nelle livellette di accesso, concretantisi in un progetto di oltre 900,000 lire, che, a quanto ci consta, il Ministero avrebbe intenzione di licenziare quanto prima all'appalto.

><

Nuovo servizio diretto di trasporti a piccola velocità fra l'Italia e l'Ungheria.

In questi giorni è andata in vigore una nuova tariffa per tali trasporti, applicabile esclusivamente per la via marittima di Ancona-Fiume e Venezia-Fiume, per la quale è stato ora attuato un regolare servizio diretto ferroviario-marittimo.

La tariffa, pur riguardando soltanto determinate merci e soltanto determinate stazioni delle Strade ferrate italiane da una parte e di quelle regie ungheresi dall'altra, appare compilata tenendo conto di tutti i principali scambi commerciali che hanno attualmente luogo fra l'Italia e l'Ungheria, e di tutte le località tra le quali questi scambi più spesso si verificano.

Essa inoltre non soltanto è stabilita per la via più breve fra le stazioni italiane e quelle ungheresi, ma è computata in base a tasse di trasporto ridotte, tanto pel percorso ferroviario italiano ed estero, quanto per quello marittimo.

Le condizioni regolamentari ammettendo poi, anche per quest'ultimo percorso, l'eseguimento dei trasporti in base alle norme della Convenzione di Berna per servizi internazionali, è da ritenersi che, mercè tutte queste facilitazioni, la nuova tariffa contribuirà allo sviluppo del traffico fra l'Italia e l'Ungheria.

><

Per i trasporti di merci destinate all'Estremo Oriente.

Ci consta che il Presidente del Consorzio Italiano pel Commercio con l'Estremo Oriente ha interessato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e quello dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che dalla Società esercente le Ferrovie della Rete Adriatica siano concedute ai trasporti di merci destinate ai mercati dello Estremo Oriente facilitazioni valevoli a porre il commercio italiano in condizioni non inferiori a quelle del commercio degli altri Stati Europei.

Trattasi di questione che, qualora venisse risolta in senso favorevole alle istanze del Consorzio predetto, potrebbe portare non lievi benefici all'economia nazionale. Sarebbe pertanto desiderabile che si trovasse modo di accordare per le spedizioni, delle quali trattasi, le stesse facilitazioni nel percorso delle Ferrovie Adriatiche concedute recentemente per le spedizioni dirette a Venezia Marittima con destinazione ai Porti dell'Africa situati oltre il Canale di Suez ed oltre lo Stretto di Gibilterra.

><

Pel servizio ferroviario alla Stazione di Verona.

Ci informano da Verona che quel signor Sindaco ha appoggiato presso il Ministero dei Lavori Pubblici un voto espresso al Governo della locale Camera di Commercio, affinchè:

1. Sia autorizzata la Stazione di Porta Nuova a rilasciare biglietti di andata e ritorno per tutte le destinazioni;
2. Sia concessa l'accettazione dei bagagli nei treni diretti in partenza da detta Stazione;
3. Venga allargato con opportuni lavori lo spazio ora angustissimo esistente davanti all'unico sportello per la distribuzione dei biglietti;
4. Venga aggiunto allo sportello ora esistente un secondo sportello per evitare la ressa e la soverchia aspettazione lamentata da tutti i viaggiatori;
5. Vengano resi accelerati i treni in partenza alle 5.15 ed in partenza da Venezia alle 18.5.

><

Ferrovia Sampierdarena-Savona.
(Istanza per la costruzione di un ponte in muratura in sostituzione di quello provvisorio sul torrente Polcevera).

Siamo informati che il Consiglio Comunale di Genova, per mezzo di quel signor Sindaco, ha fatto vive istanze a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, affinchè, nell'interesse delle comunicazioni ferroviarie e della pubblica incolumità, sia data opera alla costruzione del ponte in muratura sul torrente Polcevera fra le Stazioni di Sampierdarena e Cornigliano, nella ferrovia Ligure di Ponente, in sostituzione di quello provvisorio in legname.

><

Ferrovia del Gottardo.
(Convocazione dell'Assemblea generale degli Azionisti).

Gli azionisti nominali della Ferrovia del Gottardo, aventi diritto di voto, ed i Governi dei Cantoni Svizzeri che hanno corrisposto delle sovvenzioni all'Impresa ferroviaria del Gottardo, sono invitati a prender parte alla 25ª *Assemblea generale ordinaria*, che avrà luogo sabato 26 giugno 1897 alle ore 11 antimeridiane a Lucerna, nella Sala del Gran Consiglio.

L'Ordine del giorno della suddetta Assemblea è il seguente:

1. Presentazione del 25° rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione, nonchè del resoconto e bilancio dell'esercizio 1896;
2. Fissazione del dividendo da pagarsi per l'esercizio 1896;
3. Proposta del Consiglio d'Amministrazione per l'ulteriore aumento del capitale Obbligazioni (residuo del prestito di 25 milioni);
4. Nomina di due Membri del Consiglio d'Amministrazione in sostituzione dei dimissionari signor dottore Welti a Roma, ex-consigliere federale e signor commen-

datore Borgnini, direttore generale a Firenze, eletto dal Consiglio federale a membro del suddetto Consiglio;

5. Nomina di 3 membri e di 3 supplenti della Commissione di revisione dei conti.

><

Commissione permanente per i servizi della stazione marittima di Venezia.

Siamo informati che il Ministero delle Finanze ha dichiarato di nulla aver ad obbiettare circa la proposta di istituzione a Venezia di una Commissione permanente per i servizi di quella stazione marittima, incaricata di esaminare e di proporre, di mano in mano che se ne presenta l'occasione, i provvedimenti da prendersi, salvo l'approvazione delle Amministrazioni interessate, in conformità di quanto già da tempo si è praticato per il Porto di Genova.

Il predetto Ministero ha delegato a far parte della istituenda Commissione, come proprio rappresentante, il Direttore della Dogana di Venezia.

Ci risulta che anche il Ministero dell'Interno ha dato il proprio benestare all'istituzione della Commissione in parola, nella quale esso sarà rappresentato dal signor Prefetto della Provincia.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Le proposta dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Prato, nella ferrovia da *Firenze* a *Pistoia*, con annesso preventivo di spesa L. 138,000;

2. La proposta per sistemare con volti in muratura o con lastroni di granito N. 11 ponticelli situati fra i km. 205.800 e 239.200 della ferrovia *Bologna-Otranto*. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori relativi ammonta in complesso a L. 23,660;

3. Il progetto dei lavori da eseguirsi alla stazione di *Brindisi-Porto*, in relazione a quello di costruire alla Sanità marittima una nuova banchina per il servizio della valigia e dei viaggiatori da e per le Indie. La spesa considerata in progetto per l'esecuzione delle opere ascende a L. 56,800, compreso il materiale d'armamento;

4. Proposta per l'impianto di un binario per il carico e lo scarico diretto delle merci nella stazione di Sant'Ilario, lungo la ferrovia da *Piacenza* a *Bologna*. Spesa L. 4525;

5. Il contratto stipulato col signor Calchera Andrea per l'impianto di un binario di manovra nella stazione di Mestre, lungo la ferrovia da *Padova* a *Venezia;*

6. Proposta per sopprimere il ponte in ferro sulla fossa dei forti che circondano la città di Pavia al km. 2.457.10 della ferrovia da *Porrà* a *Casalpusterlengo;*

7. Proposta per modificare i sostegni laterali in ghisa del frontone, pure in ghisa, all'ingresso della tettoia viaggiatori in stazione di *Venezia-Santa Lucia*. Spesa occorrente L. 3600;

8. Proposta di variante al progetto approvato per la derivazione della ferrovia *Colico-Chiavenna*, in corrispondenza del terrente S. Cassiano, fra i chilometri 19.309.82 e 20.338.90;

9. Proposta per l'applicazione di un parapetto in ferro a ciascuna delle 5 finestre del salone centrale al primo piano del fabbricato viaggiatori della stazione di Lucca, nella ferrovia *Firenze-Pistoia-Pisa*.

(*Proposte di lavori approvate dal R. Ispettorato*).

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato le seguenti proposte della Società esercente la Rete Adriatica:

1. Proposta per consolidare le fondazioni della seconda o della terza pila del viadotto sul Vallone Prate, fra i chilometri 164.951 e 165.023 della linea *Roma-Solmona*, con preventivo di spesa di L. 680;

2. Proposta per la ricostruzione del muro d'ala del sottovia al chilometro 26.810.29 della linea *Foligno-Terontola*, caduto in seguito a straripamento del Tevere. Spesa occorrente L. 2200;

3. Proposta per la sistemazione di un tratto di strada campestre parallela alla ferrovia Colico-Sondrio, fra i chilometri 17.475 e 17.650 della ferrovia *Colico-Sondrio*. Spesa L. 110;

4. Proposta per costruire garette in muratura presso tre passaggi a livello del tronco Roma-Tivoli nella ferrovia *Roma-Solmona*. Spesa preventivata L. 2760.

(*Gara aggiudicata*).

In Ancona, presso la Direzione dei lavori delle Strade Ferrate Meridionali, ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata dei lavori relativi allo spostamento della linea Orte-Chiusi, fra i chilometri 116 e 117.

Alla gara vennero invitate 13 Ditte, delle quali 10 presentarono offerta, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Del-Federigo Luigi da Baschi, col ribasso del 12.77 per cento sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Proposta di ricostruzione in malta di m. l. 800, di muretti a secco di chiusura, fra i km. 4.457 e 6.227 della linea da *Battipaglia* a *Castrocucco*. Spesa all'uopo occorrente L. 6000;

2. Proposta per lo sgombro di materie della frana prospiciente il fabbricato viaggiatori in *Stazione di Cengio*, in seguito alle dirotte pioggie di dicembre e gennaio prossimo passato. Spesa occorrente L. 350;

3. Proposta per l'esecuzione di lavori di completamento ai caselli e passi a livello del tronco Ghiare-Borgotaro nella ferrovia da *Parma* a *Spezia*. Spesa preventivata L. 1100;

4. Il contratto stipulato colla Ditta Cottini Luigi di Caravate per l'esecuzione dei lavori di sistemazione delle acque provenienti dalla trincea di Monteggia nella ferrovia da *Gallarate* a *Laveno;*

5. La proposta per l'impianto di sbarre di separazione davanti gli sportelli della biglietteria della stazione di *Livorno-San Marco*. Spesa preventivata L. 540;

6. Proposta dei provvedimenti necessari per riparare alcuni danni causati da terremoti alle murature dei fabbricati in costruzione per l'ampliamento e la sistemazione della *Stazione Centrale* di *Reggio Calabria*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 4620;

7. La proposta per l'esecuzione di opere di completamento alle travate metalliche del tronco Berceto-Borgotaro nella strada ferrata da *Parma* a *Spezia*, con annesso preventivo di spesa di L. 21,350;

8. Progetto dei provvedimenti per assicurare i tavolati di legno alle ossature metalliche dei ponti in ferro alle progressive chilometriche 77.999.44, 78.714 54, 79.061.11

e 79.534.02 della linea *Sampierdarena-Confine Francese.* Spesa L 215;

9. Proposta di ricostruzione del ponte sul rio Riddone, alla progressiva 60.443.48, della linea *Alessandria-Cavallermaggiore.* Spesa preventivata L. 600;

10. La proposta per il consolidamento di due tratti di argine stradale ai km. 175.153 e 175.212 fra le stazioni di Vaglio e di Brindisi-Montagna, nella ferrovia da *Eboli* a *Metaponto*, con annesso preventivo di spesa di L. 1500.

11. Proposta di applicazione grate metalliche alle finestre della Rimessa Locomotive nella *stazione di Spezia*, con preventivo di spesa in L. 1240.

12. Nuovo progetto per l'impianto di nuovi binari sulle calate del carbone al porto di Savona sulla linea *Genova-Ventimiglia*, con un preventivo di spesa di lire 52,000, compresa la provvista dei materiali metallici d'armamento.

13. Progetto di ampliamento del fabbricato ad uso Poste Svizzere nella *stazione di Chiasso*, con preventivo di L. 10,000. Alla esecuzione dei lavori provvederà la Società del Gottardo.

14. Preventivo della spesa di L. 14,400 occorrente per il consolidamento del corpo stradale, mediante scogliere, danneggiato dalle mareggiate, fra i km. 6.020, 6.070 e 9.815, 9.840 della linea *Eboli-Napoli.*

15. Progetto importante la spesa di L. 146,400, per provvedere ai lavori di definitiva sistemazione del ponte sul fiume Fiora al km. 118.248 della linea *Roma-Pisa,* da approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

16. Progetto dei lavori occorrenti per il raddoppio del binario sul tronco Busto Arsizio Gallarate della linea *Rho-Gallarate*, con un preventivo di spesa di L. 283,000, ivi comprese L. 133,768.41 per il valore del materiale metallico d'armamento.

17. Progetto per l'impianto di un secondo binario sul tronco Monza-Camnago della linea *Milano-Chiasso*, con preventivo di L. 613,000, compreso il valore del materiale metallico d'armamento in L. 302,217, da approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Bologna e Pontecchio.

L'Adriatica ha stabilito di istituire la corrispondenza giornaliera con biglietti di andata e ritorno a riduzione normale da Bologna a Pontecchio.

><

Ferrovie Economiche Biellesi.

(*Orario estivo*).

Col 1° giugno p. v. verrà attuato sulle linee di questa Società il nuovo orario estivo.

Per la tramvia Ivrea-Santhià non vi ha alcuna modificazione rimanendo invariato l'attuale orario.

><

Navigazione sul Lago Maggiore.

(*Orario estivo*).

Col 1° giugno p. v. andrà in vigore pei piroscafi dell'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore l'orario estivo.

><

Ferrovia Torino-Cirié-Lanzo.

(*Orario estivo*).

L'orario estivo sulla ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo andrà in vigore il 1° luglio p. v.

><

Ferrovie della Sicilia.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 marzo 1896 sulla Rete Sicula:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	—	—	—
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	18	—	18
con un asse portante	»	28	—	28
a sei ruote accoppiate	»	73	—	73
a otto ruote accoppiate	»	17	—	17
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	—	—	—
a sei ruote accoppiate	»	12	—	12
locomotive-*tenders* per manovre	»	8	—	8
Totale locomotive	N.	156	—	156
II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break	N.	5	—	5
di 1ª classe	»	24	—	24
di 2ª classe	»	68	—	68
miste di 1ª e 2ª classe	»	103	—	103
di 3ª classe	»	226	—	226
miste di 2ª e 3ª classe	»	10	—	10
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
di 4ª classe	»	—	—	—
(per servizi economici):				
di 1ª classe	N.	—	—	—
di 2ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª e 2ª classe	»	10	—	10
di 3ª classe	»	10	—	10
Totale carrozze	N.	456	—	456
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	58	—	58
con compartim. per la posta	»	12	—	12
id. id. id. id. e ritirata	»	20	—	20
Totale bagagliai	N.	90	—	90
IV. *Carri:*				
scuderia S	N.	9	—	9
per piccolo bestiame	»	—	—	—
per merci e bestiame, coperti	»	1114	—	1144
per merci, scoperti:				
a sponde alte ordinari	»	302	—	302
a sponde basse id.	»	486	—	486
id. id. con bilico	»	29	—	29
id. id. senza sponde	»	—	—	—
per merci, aperti, a sponde alte, da 30 tonnellate	»	10	—	10
» aperti, a sponde basse, da 30 tonnellate	»	10	—	10
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.)	»	21	—	21
per terra e ghiaia	»	6	—	6
spazzaneve	»	—	—	—
con sagoma per visita gallerie	»	—	—	—
con grue	»	2	—	2
Totale carri	N.	2019	—	2019

><

Ferrovia Vicenza-Arzignano-Valdagno.

(*Fermata alla Stazione di Tavernelle*).

L'Adriatica ha disposto che anche in quest'anno la fermata del treno 126 alla Stazione di Tavernelle duri fino

al 31 agosto p. v.. e ciò in seguito ad accordi presi colla Direzione della Ferrovia Vicenza-Arzignano-Valdagno.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti nei primi nove mesi del corrente esercizio finanziario (1° luglio 1896 28 marzo 1897) in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1896-97	Esercizio 1895-96	Differenza
Basaluzzo-Frugarolo	6.671	6,982	— 311
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	50,667	58,210	— 7,543
Napoli-Nola-Baiano	280,978	264,885	+ 16,093
Torino-Rivoli	109,721	108,912	+ 609
Monteponi-Porto-Vesme	53,554	52,502	+ 1,052
Napoli-Pozzuoli-Cuma	211,495	214,850	— 3,365
Torino-Ciriè-Lanzo	424.834	411,278	+ 13,556
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	226,868	238,832	— 11,964
Bergamo-Ponte della Selva	284,018	255,055	+ 28,963
Ferrovie Economiche Biellesi	154,696	142,264	+ 12,432
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	303,033	308,872	— 5,839
Ferrovie di Reggio Emilia	206,813	201,600	+ 5,213
Fossano-Mondovì	30,023	28,622	+ 1,401
Ferrovie Second. della Sardegna	480,808	535,795	— 54,983
Verona-Caprino-Garda	98,469	93,655	+ 4,814
Novara Seregno	421,892	394,679	+ 27,213
Nord-Milano	1,954,517	1,883,568	+ 70,949
Santhià-Biella	499,939	513,979	— 14,040
Vicenza-Schio	295,267	284,007	+ 11,260
Arezzo-Stia	98,715	103,602	— 4,887
Padova-Montebelluna	123,886	123,918	— 032
Cividale-Portogruaro	217,429	199,504	+ 17,915
Parma-Suzzara	118,829	121,193	— 2,364
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	548,603	583,024	— 34,421
Torre-Arsiero	123,802	126,627	— 2,825
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	214,179	233,279	— 19,100
Conegliano-Vittorio	64,559	66,469	— 1,910
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	1,214,434	1,194,790	+ 19,644

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha manifestato il parere che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa approvarsi un progetto, compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, per la costruzione di un cavalcavia a tre rampe di accesso, in corrispondenza al chilometro 0.602 della ferrovia da Ponte San Pietro a Seregno. Il termine assegnato per la ultimazione dei lavori, il cui importo è preventivato in L. 21,300, è di due anni;

Ha dato il suo parere circa la questione dell'esonero dell'Impresa Norsa, già assuntrice dei lavori di costruzione del tronco Acqualagna-Urbino, sulla ferrovia Fabriano Sant'Arcangelo, della manutenzione del tronco stesso;

Ha manifestato l'avviso: che si possa approvare la convenzione fra il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e la Società Anonima della Ferrovia Nord-Milano, riguardante l'autorizzazione dell'impianto di un secondo binario sul tratto Bovisa-Saronno della ferrovia Milano-Saronno; che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi il progetto di una nuova casa cantoniera al chilometro 7.658 della linea Milano-Saronno e per il maggiore ampliamento dei piazzali delle Stazioni di Bovisa e Bollate, presentato dalla Società predetta, prescrivendo il termine di un anno per l'ultimazione delle opere; che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi il progetto della Società medesima per l'impianto del secondo binario sul tratto da Bollate a Saronno, fissando il termine di tre anni per il compimento dei lavori.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso di approvazione una proposta della Mediterranea per modificazioni dell'articolo 107 delle tariffe.

Giusta una tale proposta, il penultimo capoverso dell'articolo predetto verrebbe sostituito da quello seguente:

« Per la disinfezione dei vagoni, nei quali siasi trasportato bestiame, è dovuta la tassa di L. 1 per ogni vagone. Questa tassa sarà inoltre estesa alle spedizioni a carro completo, del letame o piume sucide per ingrasso, delle pelli secche, fresche, salamoiate od incalcinate, lana greggia, ossa greggie o raschiatura d'ossa, unghie, carniccio, crine greggio, corna in natura, grassi naturali, nervi di bue, pelli di animali in genere, residui di beccherie, grattoni, sangue essiccato di animali, vesciche secche, budella secche, e quelle altre materie che fossero comprese nella categoria prima dell'allegato 9 ».

La nota (1) a piedi di pagina, relativa a detto capoverso, verrebbe soppressa.

—

Sono in corso i seguenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio:

1. Decreto col quale viene approvata la istituzione della tariffa locale n. 702, piccola velocità, pei trasporti d'olio d'oliva e dei fusti nuovi vuoti da Gioia Tauro a Messina, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Mediterranea d'accordo colla Sicula;

2. Decreto col quale sono approvati, in via di esperimento, per la durata di un anno, e cioè dal 1° giugno p. v. al 31 maggio 1898, i ribassi di tariffa pel trasporto degli agrumi a vagone completo, in conformità alla proposta presentata dalla Mediterranea di comune accordo coll'Adriatica;

3. Decreto col quale si approva, in via provvisoria e di esperimento, il progetto di tariffa pei trasporti a piccola velocità, in servizio cumulativo italo-ungherese, via Ancona-Venezia-Fiume, o viceversa, giusta la proposta dell'Adriatica presentata d'accordo colla Mediterranea;

4. Decreto col quale si approva un'aggiunta nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità delle voci relative alle terre cotte in forma di og-

getti di ornamento, ed alle terre cotte artistiche o di collezione, conformemente al progetto all'uopo presentato dall'Adriatica d'accordo colla Mediterranea.

—

È in corso un Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio per il quale la tariffa eccezionale n. 1003, piccola velocità, pel trasporto di vino comune guasto e di uva pigiata proveniente da viti peronosperate, destinate alla distillazione, la quale scadrebbe col giorno 31 maggio corrente, viene prorogata per altri due anni e cioè fino a tutto maggio 1899.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Comitato italiano pel valico del Sempione si è in questi giorni completato e definitivamente costituito. Esso si compone dei seguenti:

Senatore G. Robecchi, presidente onorario — conte Gilberto Borromeo, consigliere provinciale di Milano, presidente effettivo — senatore Annoni, presidente della Cassa di Risparmio, vice-presidente — E. Mola, segretario, e poi:

Ing. A. Pestalozza, deputato provinciale, delegato per la Deputazione provinciale di Milano — senatore G. Gadda e avv. Degli Occhi, consiglieri comunali, delegati del Municipio di Milano — G. Mangili, vice-presidente e ing. C. Vanzetti, delegati della Camera di Commercio di Milano — P. Solari, presidente, delegato della Camera di Commercio di Genova — ing Bistolfi e ing. G. Leale, delegati del Municipio di Alessandria — Presidente e vice-presidente Richenbach della Camera di Commercio di Alessandria — G. Cotta, delegato del Municipio di Novara e con esso G. Bottacchi che è anche rappresentante della Camera libera di Commercio di Novara.

Sindaco di Gallarate e rag. L. Ranchet, presidente del Comitato ferroviario locale, pel Municipio di Gallarate — ing. F. Borghi, sindaco, e dott. G. Cornaggia, assessore di Legnano — ing. conte C. Dal Verme e ing. E. Bergamasco, consiglieri provinciali a Pavia, per quella Deputazione provinciale — L. Vallenzasca, sindaco di Arona pel Municipio.

I senatori G. Bianchi — G. Negri — G. Vigoni — conte A. Sanseverino-Vimercati.

I deputati avv. barone S. Casana — avv. G. Curioni — S. Calpini — G. Gabba — G. Mussi — G. Colombo — A. Podestà — E. Raggio — E. Greppi.

Inoltre il marchese D. Pallavicino di Genova — Nobile G. Bassi — conte Emilio e conte Guido Borromeo — avvocato G. Favini e ing. T. Magriglio.

Il Comitato appena costituito si è posto in comunicazione con la Compagnia delle ferrovie Giura-Sempione, concessionaria della linea del Sempione, per essere al corrente dello stato delle cose in Svizzera.

Le trattative tra la Compagnia, la Confederazione e i Cantoni per le sovvenzioni di 10 milioni che questi enti devono fornire, furono di recente condotte a buon fine, cosicchè i 15 milioni svizzeri sono, si può dire, assicurati mancando solo le ratifiche.

L'accordo è pure intervenuto per quanto riguarda le condizioni e le modalità di pagamento. La Compagnia offre in cambio delle sovvenzioni tante azioni del Sempione di 200 franchi ciascuna, e la Confederazione rinuncia a favore dei Cantoni le azioni che le spetterebbero per la sua sovvenzione di quattro milioni e mezzo.

Le stesse azioni la Compagnia offre alle sovvenzioni italiane e per gli opportuni accordi il presidente della Compagnia si recherà quanto prima a Milano e Genova.

Il Comitato ha rivolto la sua attività a vincere le difficoltà che trova a Genova la domanda di una sovvenzione al Sempione e fu in ciò efficacemente coadiuvato dal ministro dei lavori pubblici, dall'on. Curioni che presiedette l'adunanza tenutasi giorni sono a Roma a tale scopo, e da alcune personalità genovesi. Le pratiche fatte lasciano sperare che il concorso di Genova non mancherà.

Il Comitato si è pure occupato della questione della linea Arona-Gravellona, per la quale spera poter fra breve conchiudere opportuni accordi.

Ferrovia Brescia-Trento. — Il 26 corr., in una sala dell'*Albergo del Gambero* a Brescia, ebbe luogo una conferenza tra il Comitato di Valle Sabbia per la ferrovia Brescia-Trento, il quale aveva già iniziato i suoi lavori collo studio del prolungamento della Rezzato-Vobarno, e il nuovo Comitato per una ferrovia elettrica Brescia-S. Eusebio-Ponte Caffaro.

Dopo esauriente discussione, dalla quale risultò presentare il nuovo progetto dei vantaggi non indifferenti sul primo sia per la brevità che per l'indennità del sistema di trazione e di scartamento colle ferrovie trentine, si è venuti nella determinazione di fondere i due Comitati in uno solo per procedere uniti alla realizzazione del vagheggiato progetto.

Per il giorno 2 giugno si è indetta una importante riunione in Brescia per ulteriori provvedimenti.

Ferrovia Treviso-Belluno. — *Progetto di esercizio a trazione elettrica.* — Una Società italo-svizzera ha presentato un dettagliato progetto alla Società ferroviaria per ottenere l'autorizzazione ad esercitare a mezzo di trazione elettrica la linea Treviso-Belluno. Trattasi di una linea della lunghezza di 86 chilometri, a scartamento ordinario, sviluppata lungo la sponda del fiume Piave; una ferrovia come tutte le altre, e non già delle modeste proporzioni di una tramvia.

La Società progettista utilizzerebbe una cascata d'acqua dell'altezza di 132 metri, formata dall'ameno lago di Alleghe, nel Cadore; cascata che dà in media 3 mc. al secondo ed offre una forza costante e disponibile di circa 6000 cavalli. Di tale forza una parte è già utilizzata dalla stessa Società nell'esercizio elettrico della tramvia di Agordo.

Il progetto è stato accolto, pare, con molto favore dalla Società esercente la Rete Adriatica, poichè realizzerebbe una grande economia nella trazione dei treni, e si può quindi fin d'ora prevedere che fra non molto la linea Treviso-Belluno sarà la prima servita interamente dalla elettricità.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 maggio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,497,419.34, con una diminuzione di lire 18,195.36 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 maggio 1897 si ragguaglia a L. 115,944,881.90, presentando un aumento di L. 1,556,824.77 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 aprile 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale. Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 284,428, con un aumento di L. 31,338 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 aprile 1897 ammontano a L. 8,847,356, con un aumento di L. 341,906 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Reggio Emilia. — La stazione di Carpi, comune alla rete Adriatica ed alla ferrovia Reggio Emilia, col 1° giugno p. v. viene ammessa al servizio cumulativo colle stazioni della Rete Mediterranea, per i trasporti in transito sulla linea secondaria Reggio-Bagnolo-Carpi.

Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara. — In seguito ad accordi intervenuti colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche, col giorno 1° giugno p. v. andranno in vigore nuove norme e condizioni per il servizio cumulativo viaggiatori, bagagli, cani, merci, veicoli e

bestiame fra le stazioni della linea Parma-Guastalla-Suzzara e quelle di altre Amministrazioni ferroviarie italiane ed estere allancciantisi con le prime.

Ferrovia Roma-Albano-Nettuno. — I trasporti fra le stazioni comuni alle due grandi reti, od equiparate a comuni, e quelle della linea Roma-Albano-Nettuno, devono effettuarsi per quello dei transiti di Roma o Cecchina che determina in complesso la via più economica.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — *Servizio cumulativo colla Rete Adriatica.* — A datare dal 16 corrente è stato attuato il servizio cumulativo pei trasporti di merci con la ferrovia Rezzato-Vobarno, limitatamente per ora al tratto Rezzato-Tormini, che, come annunciammo nel precedente numero, è il solo aperto all'esercizio.

Sono esclusi dal servizio stesso i viaggiatori e bagagli.

Ferrovia elettrica al Santuario della Guardia a Genova. — Fra l'on. Pizzorni, rappresentante la Società per la ferrovia elettrica al Santuario di N. S. della Guardia, ed il Governo sono terminate le pratiche per la concessione. Attendesi a Roma il commendatore Mazza per il versamento del deposito.

Tramvia Gallarate-Castano. — Già da qualche tempo si discorreva di un progetto tramviario che allacciando Gallarate con Castano e attraversando paesi importanti, mettesse in comunicazione Gallarate col Piemonte mediante la Novara-Seregno.

Un gruppo di egregi industriali di Gallarate, di Castano e di Cuggiono si erano costituiti in Comitato allo scopo di effettuare il progetto; ma diverse difficoltà più tecniche che finanziarie ne avevano ritardata l'esecuzione. Ora apprendiamo che le difficoltà sono state rimosse.

Il tronco avrà la percorrenza di Km. 15 seguendo la nuova provinciale fino a Lonate Pozzolo, toccando Samarate. Da qui, sempre sulla provinciale, meno per un tratto in sede propria a S. Antonino, riuscirà a Castano Primo. Il costo del tronco, compreso macchinario, carrozze, ecc. sarà di L. 300,000 circa, che verrà coperto con azioni da L. 100.

Il progetto è dell'ingegnere Scotti di Castano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Domenica 30, si inaugureranno, col concorso di tutte le autorità, i nuovi tronchi d'accesso al Gottardo da Lucerna ad Immensee e da Soldan a Zoug, rimanendo così compiuti gli ultimi impegni che la Società del Gottardo aveva contratti nel 1871 colla Confederazione Elvetica. Questi tronchi accorceranno notevolmente, come già abbiamo detto, la distanza fra Milano e Zurigo, e Milano e Lucerna. I due tronchi saranno aperti al pubblico.

Ferrovie Svizzere. — *Linea Morat-Friborgo.* — La Società della ferrovia Morat-Friborgo ha chiamato a dirigere i lavori di costruzione l'ing. Lussy di Stans, il quale si è obbligato a dare finiti tutti i lavori pel 1° luglio 1898.

Ferrovie Francesi. — Il ministro delle Finanze ha presentato alla Camera francese un progetto di legge tendente ad approvare una convenzione passata colla Paris-Lyon Méditerranée che ha per scopo il rimborso immediato allo Stato delle somme dovute dalla Compagnia a titolo della garanzia d'interesse.

Il prodotto di questo rimborso è compensato coi debiti del Tesoro di fronte alla Compagnia P. L. M. per le annualità delle convenzioni del 1883.

E' un ammortizzamento di 155 milioni.

Ferrovie Bulgare. — Sappiamo che presto incominceranno i lavori di tracciamento della linea Tirnovo-Gabrovo-Tschirpan-Kazanlik-St Zagora e Nicolajewo. A tale scopo si occuperanno tre brigate di ingegneri.

La costruzione della linea Sliwen-Kischlik y di circa 24 km. verrà messa all'appalto quanto prima.

Ferrovie Spagnuole. — *La fusione delle Compagnie Tarragona Barcellona-Francia e Madrid-Saragozza-Alicante.* — I giornali spagnuoli annunziano la prossima fusione delle due Compagnie Tarragona-Barcellona Francia e Madrid-Saragozza-Alicante. Questa fusione sarà realizzata, pare, a partire dal 1° gennaio 1898.

Questa fusione riunisce, sotto una medesima Direzione, una rete di 3650 km., stendentesi, nella sua più grande lunghezza, da Huelva fino alla frontiera francese Port-Bou sopra una lunghezza di 1531 km. e toccante le città importanti di Cartagena, Alicante, Bajadoz, Madrid e Valladolid; essa segna un passo decisivo nella via della centralizzazione dei servizi di trasporto, centralizzazione che, per le ferrovie spagnuole, come per molte altre cose d'altronde, costituisce, checchè si dica, la migliore garanzia per gli interessi generali.

Ferrovie Boliviane. — Una ferrovia partente dal porto sul Pacifico che la Bolivia deve acquistare dal Chilì, passante per Orouro per giungere a Cochabamba, è stata concessa dal Governo boliviano al signor Domingo Costa.

Questa linea avrà lo scartamento di un metro. Settantacinque chilometri ne saranno aperti annualmente al traffico. Il Governo garantisce un interesse del 6 0[0 sul capitale.

Ferrovie chinesi. — Il Tsung-Li Jamen, cedendo alla protesta dei ministri inglese ed americano, rifiutò il progetto tendente ad accordare a un Sindacato belga il monopolio della costruzione e dell'esercizio di alcune linee ferroviarie; ma ha autorizzato il Direttore della strada ferrata a firmare un contratto privato col Sindacato belga per la costruzione della linea da Pao King-Sou a Hankèou. Il Sindacato fornirà 4 milioni di lire al 4 0[0; non vi sarà alcuna garanzia imperiale. Il Direttore della ferrovia fornirà 13 milioni di *taels*. Il Governo chinese avrà il controllo della linea; il personale sarà belga. La metà del materiale sarà fornito dalla China e l'altra metà dal Sindacato, che riceverà il 5 0[0 di commissione su tutte le forniture.

Notizie Diverse

L'apertura del grande tunnel sotto il Tamigi. — Il giorno 23, venne inaugurato, con grande solennità, il Blachwall Tunnel, che passa sotto il Tamigi, di cui ci siamo occupati nel numero 19 del corrente anno, riferendo i particolari tecnici più essenziali.

Il principe di Galles, accompagnato dalla principessa sua consorte e dal duca di York, dal duca di Cambridge e dal duca di Tech, con numeroso seguito giunse sul luogo alle 15. Fu ricevuto dai membri della Commissione dei ponti che gli offersero una chiave d'oro, invitandolo ad aprire la porta della grande galleria sotterranea.

Il principe di Galles aperse e la comitiva reale attraversò il tunnel in carrozza. Giunti alla estremità meridionale della via sotterranea, ove era stato eretto un padiglione, il principe, come rappresentante della regina, dichiarò il tunnel aperto al pubblico per sempre.

Utilizzazione delle cascate del Danubio alle porte di ferro. — L'ingegnere fabbricante di macchine Hugo Luter, di Brunnswick, ha domandato al Governo Rumeno l'autorizzazione di riunire e utilizzare la forza delle acque delle cateratte del Danubio alle porte di ferro, per distribuirla a mezzo dell'elettricità, in Romania.

La telegrafia senza fili. — Il professore Slaby del Politecnico di Charlottemburg è tornato dall'Inghilterra tutto entusiasta degli esperimenti della telegrafia senza filo, ai quali colà ha assistito e, in una sua recente lezione di elettromeccanica ha annunziato agli studenti che l'invenzione del giovane italiano Marconi è pienamente riescita. Gia si trasmettono, mercè sua, telegrammi senza filo alla distanza di quattro miglia inglesi e ciò precisamente fra

Lawernok presso Bristol e il Faro di Flat Holme tra i quali punti sinora la fune sottomarina, in forza di violenti flussi e riflussi, si spezzava ogni momento. Anche fra due navi gli esperimenti hanno dato i migliori risultati.

Una macchina a vapore per rompere il ghiaccio. — Il Governo russo ha acquistato a Copenaghen una macchina a vapore colossale destinata al servizio del porto di Vladivostoch. Essa misura 55 metri di lunghezza, e 13 di larghezza, ed è della forza di 3000 cavalli, con una velocità di 15 nodi. Con una rapidità sorprendente, spezza tre nodi di ghiaccio di uno spessore di 66 cent. e può infrangere un letto di ghiaccio di metri 4.80 di spessore, formato da frammenti riuniti. Questa macchina è tutta d'acciaio, e costa più di un milione.

Illuminazione a gas acetilene. — Da qualche sera la stazione ferroviaria di Bassano venne illuminata splendidamente a gas acetilene, tanto all'interno che all'esterno. La luce ferma, costante, brillante forma l'ammirazione di quanti hanno occasione di vederla.

L'apparecchio produttore del gas riunisce alla massima semplicità e facilità di maneggio tutta la sicurezza possibile. Il sistema è perfezionato con condensatore e depuratore del gas e con apposito regolatore di pressione, in modo che sono del tutto tolti gli inconvenienti del fumo e dell'odore.

L'impianto venne eseguito per incarico della Direzione delle Ferrovie Venete dalla Società degli ingegneri Barbieri-Ongaro-Vezù di Padova.

E' deplorevole che qualche accidente avvenuto abbia impressionato sfavorevolmente il pubblico; ma è indiscutibile trattarsi di casi isolati dovuti ad imprudenza ed a condizioni speciali. Le catastrofi avvenute a Berlino ed a Parigi non hanno nulla da fare col gas acetilene liquido, ottenuto sotto pressioni enormi capaci di vincere la resistenza dei più forti recipienti.

L'acetilene gasoso, ora adoperato, si raccoglie in gazometri sotto una pressione quasi insensibile rispetto a quella atmosferica, quindi non vi è a temere alcun pericolo dal suo uso.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 138,000 * proposta di lavori nella stazione di Prato, linea Firenze-Pistoia;

L. 56,800 * progetto di lavori nella stazione di Brindisi-Porto;

L. 23,660 * proposta di lavori a 11 ponticelli sulla linea Bologna-Otranto;

L. 4525 * proposta impianto binario in stazione di S. Ilario, linea Piacenza-Bologna;

L. 3600 * proposta di lavori in stazione di Venezia S. Lucia;

Proposte * e contratti diversi.

Rete Mediterranea. — L. 613,000 * progetto impianto secondo binario sul tronco Monza Camnago, linea Milano-Chiasso, comprese L. 302,217 per materiale metallico d'armamento;

L. 283,000 * comprese L. 133,768.41 per materiale metallico d'armamento, progetto di raddoppio binario sul tronco Busto Arsizio-Gallarate, linea Rho-Gallarate;

L. 146,000 * progetto di lavori sul fiume Fiora, sulla linea Roma-Pisa;

L. 52,000 * progetto impianto nuovi binari nel porto di Savona;

L. 21,350 * proposta di opere di completamento sulla linea Parma-Spezia;

L. 14,400 * preventivo per consolidamento del corpo stradale sulla linea Eboli-Napoli;

L. 10,000 * progetto di ampliamento d'un fabbricato in stazione di Chiasso;

L. 6000 * proposta di costruzione di muretti a secco sulla linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 4620 * proposta di lavori in stazione centrale di Reggio-Calabria;

L. 1500 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 1210 * proposta applicazione di grate metalliche in stazione di Spezia;

L. 1100 * proposta lavori di completamento sulla linea Parma-Spezia;

L. 600 * proposta di ricostruzione d'un ponte sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore;

L. 540 * proposta di lavori in stazione di Livorno-San Marco;

L. 215 * progetto di lavori a ponti sulla linea Sampierdarena-Confine francese;

Contratti * diversi.

Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 2760 * proposta costruzione di garette sulla linea Roma-Solmona;

L. 2200 * proposta di lavori sulla linea Foligno-Terontola;

L. 680 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Roma-Solmona.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Impianto di una pensilina alla fronte a Nord del fabbricato-uffici in stazione di Milano Centrale. Importo L. 13,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 9 giugno, ore 10.30.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Del Federigo Luigi, da Baschi, i lavori * di spostamento della linea Orte-Chiusi, col ribasso del 12.77 per cento sui prezzi della tariffa.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Parodi Lorenzo, di Sampierdarena, l'appalto dei lavori di ampliamento servizio merci p. v. e di trasbordo sull'area ex-Grova a Sampierdarena, col ribasso del 19. 5 0[0 sui prezzi di tariffa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 28 maggio). — Colla Ditta Coppini Virginio per appalto lavori di verniciatura degli affissi del fabbricato-viaggiatori della stazione di Siena;

Colle Acieries du Rhin di Ruhrort per fornitura di 1000 cerchioni in acciaio Martin-Siemens, per ruote di carri e carrozze.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Prefettura di Udine (2 giugno, ore 10, unico e definitivo) — Appalto dei lavori di ricostruzione, riparazione e rivestimento murario di due tratti di arginatura nelle località Selva e Vallon, corrosi e rovinati dalle piene del 20 e 26 ottobre 1896 e di riparazione alla corrosione arginale nella località Tremeacqua in sinistra del torrente Meduna. Importo L. 48,610. Cauz. provv. L. 2000.

Municipio di Manfredonia (2 giugno, ore 12, fatali). — Appalto della costruzione delle strade Corso Manfredi e S. Matteo. Importo ridotto L. 53,000 38 (ribasso ottenutosi 2 0[0)

Municipio di Fossano (5 giugno, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori del 1° lotto per la costruzione di un ponte in ferro sul torrente Mellea, ossia opere murarie, di accesso e di arginamento. Importo L. 30,810.

Municipio di Almese. — Appalto per l'apposizione di rotaie in pietra e sistemazione di una via.

Deputazione provinciale di Sassari (7 giugno, ore 11, 1ª asta). — Appalto del 6° lotto. Lavori murari, accessori congeneri per la costruzione del padiglione delle agitate. Importo L. 50,000. Cauzione provv. L. 2950. Fatali a giorni 15.

Municipio di S. Filippo del Mela (Messina) (9 giugno, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione della presa e condotta delle acque potabili della sorgente Pafà. Importo L. 58,266.09 (da dedursi il 7 0[0). Cauz. provv. L. 4000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Novara (10 giugno, ore 10, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale del tronco della strada nazionale n. 20 del Sempione, compreso fra il piazzale della stazione ferroviaria di Domodossola e l'asse del ponte sul rivo S. Marco confine Svizzero (m. 20,473.80). Importo ridotto L. 80,419.55.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (11 giugno, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di due tratti di banchine nel porto di Palermo dallo scalo di alaggio della Navigazione Generale Italiana al pontile della stazione ferroviaria Marittima, girando l'angolo dei Quattroventi e per l'ampliamento ed allungamento del pontile medesimo. Importo ridotto L. 648,180.17.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Verona (14 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione quinquennale delle arginature, difese, ed opere attinenti lungo la sinistra d'Adige e lungo il Basso Alpone nei Comuni di Albaredo, Bonavigo, Sambonifacio, Soave, Arcole, Belfiore e Cucca. Importo L. 100,000. Cauz. provv. L. 1200.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Verona (15 giugno, ore 10 unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione quinquennale dell'argine e delle sponde a destra d'Adige ed opere attinenti dalle bocche di Sorio presso San Giovanni Lupatoto sino al confine tra i due Comuni di Angiari e Legnago. Importo lire 116,500. Cauz. provv. L. 1500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (19 giugno, ore, 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di un molo per ricovero nella rada orientale di Scilla. Importo L. 264,720.60. Cauz. provv. 15,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Foggia (21 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori d'inalveazione del torrente Candelaro dalla strada provinciale Foggia-Manfredonia alla prima vasca di colmata, a valle della ferrovia e di costruzione della detta prima vasca di colmata. Importo L. 333,740. Cauzione provvisoria L. 16,000.

III. — **Forniture diverse.**

Aste.

Direzione Artiglieria e l Armamenti — Napoli (11 giugno, ore 12, fatali). — Fornitura di **rame** ed **ottone** in chiodi e chiodetti, fogli, filo e verghe. Importo ridotto L. 31,762.50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Maggio 22	Maggio 29
Azioni Ferrovie Biella		L. 508	508
» » Mediterranee		» 518	525
» » Meridionali		» 683.50	692.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)		» 383	383
» » » (2ª »)		» 363	363
» » Secondarie Sarde		» 266	266
» » Sicule		» 600	615
Buoni Ferrovie Meridionali		» 554	558
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 304	306.50
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 320	320
» »	Gottardo 4 °/₀	» 101 50	101.50
» »	Mediterranee 4 0[0	» 509.50	509.50
» »	Meridionali	» 311.50	312
» »	Meridionali Austriache	» 396.50	400
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 305.50	307
» »	» 2ª emiss. »	296	296.50
» »	Pontebba	» 461.50	467
» »	Sarde, serie *A*	» 293	293
» »	» serie *B*	» 295	305
» »	» 1879	» 300	302
» »	Savona	» 324	329.50
» »	Secondarie Sarde	» 442	448
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 489	493.50
» »	Tirreno	» 480	483
» »	Vittorio Emanuele	» 324	327.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Maggio 1897.* — *32ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	**4608**	**4407**	+ **201**	**1101**	**1291**	— **190**
Media	**4500**	**4407**	+ **93**	**1209**	**1253**	— **44**
Viaggiatori	1,275,642 88	1,281,508 14	— 5,865 26	80,962 07	81,653 38	— 691 31
Bagagli e cani	66,092 14	61,812 52	+ 4,279 62	2,163 71	2,195 47	— 31 77
Merci a G.V. e P.V. acc.	313,977 87	320,214 18	— 6,236 31	13,642 18	13,133 92	+ 508 26
Merci a P. V.	1,671,720 45	1,682,787 09	— 11,066 64	73,218 04	72,310 00	+ 908 04
TOTALE	3,327,433 34	3,346,321 93	— 18,888 59	169,986 00	169,292 77	+ 693 23
Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 20 Maggio 1897.*						
Viaggiatori	42,471,879 16	42,746,185 01	— 274,305 85	2,718,333 08	2,640,319 16	+ 78,013 92
Bagagli e cani	2,192,177 25	2,111,195 01	+ 80,982 24	85,741 23	76 039 48	+ 9,701 75
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,871,238 52	10,554,116 72	+ 317,121 80	508,627 17	483,945 69	+ 24,681 48
Merci a P. V.	54,761,998 77	53,605,628 24	+1,156,370 53	2,334,886 72	2,170,627 82	+164,258 90
TOTALE	110,297,293 70	109,017,124 98	+1,280,168 72	5,647,588 20	5,370,932 15	+276,656 05
Prodotto per chilometro.						
della decade	722 10	759 32	— 37 22	154 39	131 13	+ 23 26
riassuntivo	24,510 51	24,737 26	— 226 75	4,671 29	4,286 16	+ 384 83

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

30ª Decade — Dal 21 al 30 Aprile 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	78,735.00	1,811.00	7,882.00	130,066.00	830.00	219,324.00	616.00	356.00
1896	85,000.00	1,902.00	7,069.00	102,784.00	652.00	197,407.00	616.00	320.00
Differenze nel 1897	— 6,265.00	— 91.00	+ 813.00	+ 27,282.00	+ 178.00	+ 21,917.00	»	+ 36.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 30 APRILE 1897.								
1896-97	2,034,507.00	57,812.00	298,360.00	3,780,086.00	41,255.00	6,812,020.00	616.00	11,058.00
1895-96	2,684,902.00	60,718.00	305,692.00	3,562,861.00	41,016.00	6,655,189.00	616.00	10,804.00
Differenze nel 1897	— 50,395.00	— 2,906.00	— 7,332.00	+ 217,225.00	+ 239.00	+ 156,831.00	»	+ 254.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	32,326.00	609.00	2,769.00	24,545.00	70.00	60,319.00	484.00	125.00
1896	30,461.00	600.00	2,174.00	17,943.00	51.00	51,229.00	484.00	106.00
Differenze nel 1897	+ 1,865.00	+ 9.00	+ 595.00	+ 6,602.00	+ 19.00	+ 9,090.00	»	+ 19.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 30 APRILE 1897.								
1896-97	1,008,788.00	18,294.00	83,555.00	788,397.00	7,745.00	1,906,779.00	484.00	3,940.00
1895-96	1,011,634.00	17,436.00	77,119.00	643,398.00	7,640.00	1,757,227.00	484.00	3,631.00
Differenze nel 1897	— 2,846.00	+ 858.00	+ 6,436.00	+ 144,999.00	+ 105.00	+ 149,552.00	»	+ 309.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	3,668.00	72.00	208.00	837.00	»	4,785.00	23.00	208.00
1896	3,616.00	129.00	206.00	503.00	»	4,454.00	23.00	193.00
Differenze nel 1897	+ 52.00	— 57.00	+ 2.00	+ 334.00	»	+ 331.00	»	+ 15.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 30 APRILE 1897.								
1896-97	95,193.00	3,710.00	7,946.00	21,653.00	55.00	128,557.00	23.00	5,589.00
1895-96	94,081.00	4,062.00	6,956.00	14,880.00	55.00	120,034.00	23.00	5,219.00
Differenze nel 1897	+ 1,112.00	— 352.00	+ 990.00	+ 6,773.00	»	+ 8,523.00	»	+ 370.00

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società Anonima con Sede in Milano. — Capitale sociale L. 180 milioni, interamente versato

Si notifica ai Signori possessori delle Obbligazioni Mediterranee 4 0|0 che nelle due estrazioni che ebbero luogo il 15 corrente, e cioè: **settima** per le serie dal N. 0,001 al N. 3,000, e **quarta** per quelle dal N. 3,001 al N. 4,000, vennero sorteggiate le seguenti serie: **Titoli decupli** serie: **1548-1661-3669**, **Titoli quintupli** serie: **1063-1088-1202-1302-3589**, **Titoli unitari** serie: **0082-2255-3073**.

Il rimborso delle Obbligazioni appartenenti alle dette Serie sarà effettuato presso gli stessi Stabilimenti, Banche e Casse incaricate del pagamento delle cedole, a partire dal 1° Luglio p. v., contro ritiro dei corrispondenti Titoli, muniti delle cedole non ancora a quella data scadute.

S'invitano poi i possessori dei Titoli portanti le Serie **0328-0333-0364-0372-0387-1293-2518-2678-3385**, già estratte precedentemente e solo parzialmente rimborsate, a volerli presentare pel rimborso, avvertendo che l'importo delle cedole appartenenti ai detti Titoli che, per caso, fossero state indebitamente riscosse, sarà dedotto dall'ammontare del rimborso dei Titoli.

Milano, 16 maggio 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 80	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	278 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich). Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranso				
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.	

STAZIONI	(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.	2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»	8 5i a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry. . . . . . —	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
				1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.	8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»	»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . —		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—	6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—	12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.). —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.

STAZIONI	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a	11 50 a.	9 — p.
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.
Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prenda viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 5 Giugno 1897 NUM. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA FERROVIA DEL GOTTARDO

Inaugurazione delle linee Lucerna-Immensee e Zug-Goldau.

Impediti da indisposizione, non potemmo, con nostro vivo dispiacere assistere all'inaugurazione delle linee complementari del Gottardo, Lucerna-Immensee e Zug-Goldau, come a suo tempo abbiamo assistito a quella della linea principale. Coll'inaugurazione di queste linee, la Società del Gottardo, come rileva nella sua cortese lettera d'invito, ha adempiuto all'ultimo degl'impegni, in materia di costruzioni, che aveva assunto mediante l'atto di concessione del 1871.

Dai giornali riassumiamo alcuni particolari intorno alla festa d'inaugurazione che è riuscita splendidamente.

Alle 10.40 gli invitati erano riuniti sotto la tettoia centrale della nuova stazione di Lucerna. Si notavano fra gli altri i quattro consiglieri d'Amministrazione italiani, il senatore Brambilla e gl'ingegneri Massa, Maraini e Borgnini, i direttori, le Autorità cantonali, i principali funzionari della Società e molte signore.

Il treno si componeva di parecchie vetture di 1ª classe; fra esse due di nuovo tipo, gigantesche e splendide.

Alle 10.55 il treno partì.

Subito dopo la stazione di Lucerna, passata la Reuss, abbandonasi l'antica linea in direzione di Rothkreuz e si entra nel primo tunnel che passa sotto la collina cui è addossata Lucerna.

Il treno continua velocemente verso Meggen. A Meggen prima sosta. Popolo festante, giovanette bianco vestite, che offrono il vino d'onore agli invitati e fiori alle signore. A Kussnacht, seconda fermata. Nuovo vino d'onore, nuovi fiori, poesia d'occasione recitata da due gentili signorine, discorso di ringraziamento del Presidente.

A Kussnacht il treno abbandona il lago dei Quattro Cantoni per entrare nell'istmo che lo separa dal lago di Zug.

In pochi minuti si giunge indi al ridente lago di Zug e a Goldau. Colazione modesta e squisita; e dopo che gl'invitati hanno visitati i grandiosi impianti della stazione di biforcazione, il treno prosegue per Zug.

Nuove praterie, nuovi boschi, nuovi villaggi festosi.

Alle 2 ripartirono per Goldau e Lucerna, dove arrivarono alle 3 1|2 pomeridiane.

Alle 4 1|2 tutti gli invitati si riunirono nella gran sala dello Schweizerhof, per il pranzo che offrì la Società. Erano circa 200. L'orchestra, in fondo alla sala, alternava l'inno italiano all'inno germanico e all'inno svizzero.

Il presidente Schuster Burchkart, oratore elegante ed efficace, diede il segnale dei discorsi. Dopo di lui, parlarono i rappresentanti dei Cantoni e l'antico presidente della Confederazione, Welti, che firmò nel 1871 l'atto di concessione del Gottardo. Poi il comm. Massa, direttore generale della Mediterranea e consigliere del Gottardo. Parlò in italiano, fra gli applausi.

Verso le 7 ebbe fine il banchetto.

*
* *

Ecco il bellissimo discorso pronunciato dal commendatore Massa al banchetto di Lucerna, il quale riassume, si può dire, tutta la storia della grande impresa del Gottardo.

« *Signori ed amici,*

« Gli oratori che mi hanno preceduto sciolsero un inno alle due bellissime linee che stamane abbiamo inaugurate, fra tanto sorriso di cielo, tanto splendore d'incantevole paesaggio, tanta gioia di gagliarde e operose popolazioni. Io mi limiterò a evocare memorie ormai antiche, a ricordare alcuni episodi che hanno preceduto e reso possibile, attraverso a molte lotte, il fausto avvenimento che oggi qui ci raccoglie.

« La Società del Gottardo, dopo 10 anni e più di profondi studi e di ampie discussioni, fu definitivamente costituita nel 1871. E nel 1872 cominciarono i lavori del gran tunnel e delle linee meridionali.

« Ma la crisi finanziaria, scoppiata in Europa nel 1874, turbò e sconvolse le previsioni che si erano fatte intorno allo svolgimento dell'impresa. Tanto che, nel 1876, si riconobbe che la Società, stremata di mezzi e di credito, non sarebbe stata in grado di portare a fine il lavoro, senza nuovi aiuti da parte degli interessati, la Svizzera, l'Italia e la Germania.

« Il pericolo era grave ed imminente. Ove la Società del Gottardo fosse caduta, il compimento dell'opera colossale, vaticinata da Carlo Cattaneo come la *via delle genti*, sarebbe stato rimandato a tempo indefinito, per le molte e gravi questioni che certamente si sarebbero affacciate.

« Nella primavera del 1877 fu indetta qui a Lucerna una Conferenza fra i delegati degli Stati sovvenzionati, per provvedere ai modi e ai mezzi atti a scongiurare il minacciato pericolo.

« Insieme ai senatori Valsecchi e Boccardo, io presi parte a quella Conferenza come delegato tecnico del Governo Italiano. E benchè siano scorsi ormai 20 anni (*longum aevi spatium!*) ricordo come fosse ieri le ansie che ci tormentavano, la gara di studi, di calcoli, fatti e rifatti le cento volte, per trovare una soluzione pratica all'arduo problema.

« Dal primo esame risultò che a compiere il programma stabilito nella Convenzione internazionale del 1869, mancavano, oltre i mezzi e le sovvenzioni ancora disponibili, 103 milioni!

« Come trovarli? Nè gli Stati, nè tanto meno la Società, erano in grado di sopportare così enorme spesa.

« Si diede mano allora a nuovi studi per modificare i primitivi progetti, spostando in molte parti la linea, riducendo molte opere, ecc., ecc. Ma quando eravamo sul tirare le somme, ci risultava ancora una spesa di 73 milioni, spesa sempre eccessiva, alla quale non vi era modo di far fronte.

« Intanto, lungo le linee i lavori erano quasi dovunque sospesi, e già si prevedeva il giorno in cui l'impresa del gran tunnel avrebbe chiuso i suoi cantieri provocando il fallimento della Società.

« Come uscire da così crudeli distrette?

« Fu allora che si decise il sacrifizio delle due linee Lucerna-Immensee e Goldau-Zug, che stamane abbiamo inaugurate, e della linea del Ceneri, rimandandone l'esecuzione ad un'epoca indeterminata. Tutto fu sacrificato al concetto fondamentale di collegare l'Europa centrale e la Svizzera al nostro grande emporio del Mediterraneo, il porto di Genova.

« Entrati in quest'ordine di idee, sacrificammo ogni opera accessoria all'idea principale; e il fabbisogno fu ridotto a 28 milioni, che fornirono i tre Stati sovvenzionanti, in misura pressochè uguale.

« La giusta visione di un interesse superiore da parte dei Governi, la saggezza delle popolazioni che subirono il sacrificio di importantissime linee locali, la leale ed operosa cooperazione della Società, a cui nessuno fece colpa di sventurate circostanze generali che ad essa non si potevano imputare, tutto ciò contribuì a condurre a salvamento l'impresa.

« I lavori furono riattivati con nuova energia; e l'Italia diede mano, senza ulteriori ritardi, alle linee d'accesso Novara-Pino, che tendeva al porto di Genova.

« Ma la grande città lombarda, l'operosa Milano, che pur non aveva suscitato opposizioni a questo riordinamento della Società, mal sapeva adagiarsi al pensiero di vedere ritardata per un tempo indeterminato la sua congiunzione diretta coll'Europa centrale.

« Il nuovo grido di dolore per l'abbandono della linea attraverso il monte Ceneri fu anche questa volta ascoltato. E il Governo italiano entrò subito in negoziati col Governo svizzero per anticiparne i lavori.

« Ed io, che qualche anno prima avevo partecipato alla Conferenza che decise il sacrificio delle tre linee, ebbi la buona ventura di essere delegato dal Governo italiano, insieme al compianto mio amico senatore Allievi, per la nuova Conferenza che doveva assicurare a Milano la sollecita costruzione della linea del Ceneri, la quale, infatti, venne aperta anche prima della linea per Genova.

« Ricordo come fosse ieri, il giorno in cui, a Berna, firmammo il protocollo del Ceneri, insieme all'illustre consigliere federale Welti, che vedo con gran compiacimento qui al mio fianco, e al compianto presidente Zingg, a cui l'impresa del Gottardo deve tanta gratitudine. In quell'occasione ci augurammo di vedere compiute anche le due linee Lucerna-Immensee, Goldau-Zug, le nostre due Cenerentole! Però, se l'augurio veniva dal cuore, deboli assai erano le nostre speranze, pensando alle distrette finanziarie che allora premevano la Società!

« Ma è proprio il caso di dire che « la fede muove le montagne ». Superato il disastroso periodo che vi ho descritto, l'Amministrazione e la Direzione del Gottardo ebbero una fede inconcussa nell'avvenire dell'impresa.

« Il gran nucleo montagnoso che la natura frappose tra noi e le genti germaniche, fu vinto e domato dal lavoro, dalla scienza e sopratutto dalla fede. E nel 1882 l'intera linea da Lucerna a Milano e a Genova fu aperta.

« Aperte le linee principali, la Direzione del Gottardo si adoperò con tenacità di proposito, con rigida e intelligente amministrazione a svilupparne il traffico; e con lo svolgimento del traffico, ad aumentare e migliorare sempre più il materiale e quegl'impianti che la scienza veniva mano mano indicando. Ogni anno ormai segnava una vittoria. Superato il prodotto di L. 40,000 al chilometro, ch'era stato calcolato negli studi preliminari come un *maximum*, si diede mano al secondo binario sulle linee di montagna; si riformò l'armamento, sostituendo nuovi tipi di rotaia da 46 a 48 chilogrammi al metro onde poter correre in modo più veloce e sicuro, mediante nuove poderose locomotive che superano le 100 tonnellate di peso.

« Sagace condotta! che ha consistito nel perfezionare in modo graduale e continuo gl'impianti, nelle stazioni e lungo la linea, il materiale fisso e mobile, tanto da ottenere un servizio che è modello a tutte le altre Compagnie, di precisione, di comodità, di sicurezza.

« E col buon servizio aumentarono sempre più i prodotti; così che, la Società, fatta ricca e potente di credito, fu in grado di compiere tutti i suoi impegni.

« Oggi, adunque, abbiamo assistito all'inaugurazione delle due linee Lucerna-Immensee, Goldau-Zug, che, nuove Ifigenie, avevamo dovuto sacrificare, tanti anni or sono, all'interesse generale.

« La gigantesca impresa è compinta.

« Ma per raggiungere questo risultato, per assiderci oggi festanti a questo banchetto, quale somma di abnegazione, di tenacia, di lavoro, di intelligenza fu necessaria!

« E quanti dei nostri amici e collaboratori sono caduti lungo il cammino! Quanti, fra i maggiori e più benemeriti, a cominciare da Stefano Jacini e da Alfredo Escher, non hanno potuto raggiungere la meta, assistere al giorno finale della vittoria! A noi, che più fortunati tocchiamo la Terra promessa, incombe il dovere di mandar loro un ricordo di gratitudine, un tributo d'onore.

« E dal passato tornando col pensiero al presente, io saluto oggi con vero entusiasmo quegli antichi soldati delle battaglie combattute per assicurare la gran via del Gottardo, la via della civiltà, i quali hanno la fortuna di assistere al compimento dell'opera.

« Saluto l'antico atleta, l'ing. Koller, che, nuovo Pietro l'Eremita, da Torino a Firenze, a Roma, a Berna, a Berlino ne fu instancabile precursore e promotore; l'ing. Kinel, rappresentante della Germania, mio compagno durante venticinque anni, nell'ispezione delle costruzioni. Quando cominciammo le nostre peregrinazioni nelle Alpi, egli era biondo e aitante. Oggi ancora lo vedo al mio fianco, sempre aitante e vigoroso, ma ahimè! non più biondo

« Saluto in una parola quanti cooperarono alle sorti del Gottardo, e in modo speciale saluto il mio amico carissimo e collega ing. Maraini, il quale pure appartiene alla schiera di coloro che fin dall'origine lavorarono gagliardamente alla riuscita dell'impresa, dedicandole la sua intelligenza, la sua operosità e la sua esperienza di uomini e di cose al di qua e al di là delle Alpi.

« All'avvenire del Gottardo!

« *Vivat, crescat et florescat!* ».

LA FERROVIA DEL SEMPIONE.

Intorno allo stato attuale di questa importantissima questione, il Presidente del Consiglio Provinciale di Milano, senatore comm. Robecchi, nella seduta del 31 corrente fece le seguenti comunicazioni:

« Il Comitato promotore del Valico ferroviario del Sempione, che mi onoro di rappresentare, ha fatto omaggio al Consiglio Provinciale e alla Deputazione di una copia della sua Relazione 23 gennaio scorso, che era indirizzata, oltre che al Sindaco e al Presidente delle Camera di Commercio, anche al Presidente della Deputazione Provinciale.

« Il Comitato è grato alla Deputazione e al Consiglio per l'efficace appoggio avuto in addietro, che gli permise di adempiere al suo mandato. Ora ha un nuovo debito di riconoscenza per l'offerta che la Deputazione fa al nostro e agli altri Comitati, della ospitalità nella sua sede e di prestarsi a contribuire per il raggiungimento dello scopo comune.

« Credo che non saranno discari al Consiglio pochi cenni intorno allo stato attuale di tale questione, che così a ragione lo preoccupa e lo interessa.

« Dopo la Relazione del Comitato e la votazione del Consiglio Provinciale, che riconfermò il sussidio deliberato nell'anno 1889, nessun fatto notevole avvenne, se si eccettua la creazione di due nuovi Comitati, uno ad Arona ed uno a Milano.

« Il trattato 25 novembre 1895, e successiva convenzione 22 febbraio 1896, atti stipulati fra l'Italia e la Svizzera, e approvati dalle rispettive Assemblee legislative, hanno deciso i due punti principali del problema; la compartecipazione dell'Italia alla spesa del traforo e l'obbligo per parte sua di costruire la linea d'accesso da Domodossola a Isella. Ma due questioni d'indole secondaria, per quanto concerne l'Italia, rimanevano da regolare e da risolvere: la costruzione del tronco Arona-Gravellona e la ripartizione dei 4 milioni che l'art. 12 del trattato poneva a carico dei Corpi amministrativi italiani, interessati all'impresa.

« La prima di queste questioni ha assunto uno speciale carattere di gravità, perchè Provincia e Comune di Milano hanno in addietro vincolato il loro concorso alla condizione che questo tronco si costruisse. Sulla sua produttività ed importanza nessun dissenso è possibile. Essa è riconosciuta tanto dal Governo che dalle Amministrazioni locali; e le opinioni furono concordi su questo punto anche in Parlamento, quando nel 1879 si trattò della linea d'accesso al Sempione.

« Il dilemma è evidente. La linea di Gozzano, infelicemente costruita, con curve rilevanti, forti dislivelli e opere d'incerta stabilità, non si presta al grande traffico, e ingenti somme sarebbero richieste per renderla atta al servizio internazionale. Ma allora tanto vale costruire la linea piana lungo il Lago Maggiore, con che si avrebbero due accessi invece di uno, si darebbe la mano destra a Intra e Pallanza, si eviterebbero le forti pendenze del bacino di Orta e si arriverebbe ad Arona, punto di biforcazione, dove succederebbe lo smistamento dei treni per Novara e per Milano.

« La controversia non è sulla massima, ma sull'entità del sussidio che il Governo si propone di dare a questo tronco ferroviario della lunghezza di 30 chilometri. Si è parlato di 2000 lire al chilometro. Ma alla Santhià-Borgomanero, linea più lunga e di un'importanza non maggiore, furono accordate L. 5000 al chilometro. E la Legge sulle ferrovie complementari, testè presentata alla Camera dal Ministro dei Lavori Pubblici, contempla una sovvenzione annua che può salire a 4500 lire al chilometro. Sono in grado di poter assicurare il Consiglio che in questa quistione l'ultima parola non è ancora pronunciata. Tutto fa supporre che le domande di concessione non tarderanno a pervenire al Governo, e anche la Società della Rete Mediterranea, che sarà quella che dovrà esercitare la linea, una volta costrutta, manifesta ora il desiderio di studiarne il tracciato e il costo. Per tutti i dati e le informazioni raccolte è lecito asserire, senza tema di cader in errore, che questo tronco ferroviario avrà un tale valore, sia per il movimento locale, come per quello internazionale, da ritenerne assicurata la costruzione, prima fors'anche dell'apertura del valico del Sempione, e qualunque sia la sovvenzione accordata dal Governo.

« Anche l'altro argomento, quello dei contributi locali, non ci deve di soverchio impensierire. Sarebbe davvero singolare e deplorevole che l'Italia fosse da meno della Svizzera nel favorire e promuovere questa grande opera, l'Italia destinata a trarne il profitto maggiore, essendo padrona degli scali del Mediterraneo e dell'Adriatico da cui muovono e a cui convengono le grandi correnti commerciali.

« La somma contemplata nel trattato, da essere posta a carico dei Corpi locali italiani, è rilevante, ma va suddivisa in parecchi. E' pressochè certo che Milano, città e provincia, assumerà la metà dei 4 milioni. Il resto è ripartibile tra Genova e Novara. Genova, conscia dei suoi destini futuri, già altra volta aveva accettata questa spesa, e tutto fa supporre che la votazione sarà rinnovata. Cosa varrebbe l'ingrandimento del suo Porto se poi non fossero aumentati i suoi contatti col centro d'Europa? La quistione dei valichi alpini in Italia è intimamente collegata con quella dello sviluppo degli approdi e dei cantieri navali e della potenza della marina mercantile.

« E' necessario affrettarsi a deliberare. L'Italia, dal canto suo, non deve porre alcun ostacolo alla ratifica del trattato; ed è opportuno che la Confederazione svizzera si trovi davanti ad un fatto compiuto quando il popolo svizzero sarà chiamato a votare per il riscatto delle ferrovie per parte dello Stato. Del resto, molti pensano che il Governo italiano, il quale ha firmato il trattato, è moralmente responsabile davanti all'altro contraente che esso sia eseguito in ogni sua clausola, e quindi è impegnato ad usare di tutta la sua influenza sui Corpi locali perchè non tardino a prendere una decisione.

« Giova avvertire che la ratifica del trattato e l'incominciamento dei lavori non potrà avvenire se non quando la Società concessionaria avrà dimostrato ai due Governi di avere in pronto i mezzi finanziari per compiere l'impresa, e tra questi sono calcolati i 4 milioni di contributo a carico dei Corpi locali italiani. I Corpi locali svizzeri, a termine dell'articolo 12 del trattato, concorrono per 10 milioni e mezzo di lire, e la Confederazione per 4 milioni e mezzo.

« E a questo proposito non credo di commettere un'indiscrezione comunicando al Consiglio un brano di una lettera che chi ha l'onore di parlarvi, in seguito ad eccitamenti mossi al Governo, ha ricevuto da S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, in cui la questione dei contributi è nettamente posta:

« Quanto ai sussidi, dice il Ministro, parmi che ormai il » punto importante sia Genova, e a ottenere che quella città » voti il sussidio, ho adoperato proprio tutta la mia in- » fluenza, ripetutamente, appunto in occasione delle tratta- » tive felicemente ora riuscite per la sistemazione del Porto » e della stazione di Genova. Il Sindaco di Genova mi ha » promesso di adoperarsi nel senso da me desiderato, ed io » ritengo, se devo giudicare dal complesso delle impressioni » ricevute in questi giorni, che il sussidio finirà per essere » votato. Quindi, poichè di Milano parmi si possa essere » sicuri, non rimarranno da coltivare che Novara e qualche » centro di minor importanza ».

« In complesso si può affermare che la situazione, guardata da un versante e dall'altro delle Alpi, è favorevole, e che gli sforzi adoperati nel corso di questi anni per raggiungere l'intento, saranno presto coronati da un felice risultato. Una così grande opera non può essere compromessa per ostacoli nascenti da quistioni secondarie. Troppo grave sarebbe la responsabilità di chi si adoperasse in senso contrario, invece di facilitare il compimento dei voti comuni. Il patriottismo delle Amministrazioni italiane è garante che esse non mancheranno al loro cómpito.

« E qui mi piace di rilevare un'idea che la Deputazione Provinciale ha espressa in germe nella sua lettera indirizzata al Comitato promotore.

« Il periodo degli studi, dei progetti, della diffusione delle idee, della raccolta dei consensi, dell'accertamento dei fatti, in cui principalmente è valida l'opera dei Comitati, che d'ordinario non hanno mezzi proprii, è fortunatamente chiuso in seguito alla stipulazione del trattato e alla determinazione definitiva del piano di costruzione.

« Il campo d'azione ora è più circoscritto. Si tratta unicamente di raccogliere fondi e di votare sussidi per far onore agli impegni assunti. Questa è la sola quistione di carattere internazionale che rimane aperta. Il resto può essere discusso tra di noi in famiglia. Spetta dunque ai Corpi locali amministrativi, chiamati a contribuire, ad agire e a pronunciarsi.

« La provincia di Milano, che ha fama di larghe vedute in materia di opere pubbliche, come ebbe a dimostrare quando votò il sussidio per il Gottardo e per il canale Villoresi, potrebbe utilmente mettersi alla testa del movimento, in quest'ultima fase, coordinare l'azione dei Comitati, stimolare quelli che sono in ritardo, servire d'intermediario tra il Governo e i Corpi interessati in Italia e fuori, mettere sulla bilancia il peso della sua autorità e del suo esempio. Avendo essa un Ufficio permanentemente aperto, si trova in ottime condizioni per vigilare durante il lungo periodo dei lavori e per provvedere in qualunque futura circostanza.

« Chiudendo questa breve comunicazione, debbo avvertire i miei Colleghi che altri esemplari della Relazione del Comitato promotore stanno depositati presso la Segreteria a disposizione di chi non l'avesse ricevuta, o amasse d'averne un'altra copia.

« Annuncio anche che il progetto del tronco Arona-Gravellona, fatto eseguire dal Comitato nel 1882, a mezzo del signor ing. Pensa, va ad essere trasmesso per l'esame alla Direzione della Rete Mediterranea, la quale ne ha fatto ricerca col mezzo di una lettera cortese, la quale io qui non leggo per non tediare il Consiglio, che è un sintomo favorevole di buone intenzioni per l'avvenire.

« Per completare queste informazioni, mi permetto dare lettura al Consiglio di un dispaccio ricevuto questa mattina stessa dal Ministro dei Lavori Pubblici :

« *Senatore Robecchi.* — Milano.

« A maggior schiarimento del mio telegramma di ieri, e » a tua tranquillità, ti avverto che a completare mezzi finan- » ziari Jura-Simplon, mancano soltanto sottoscrizione uno » dei Cantoni svizzeri e parte concorsi italiani.

« PRINETTI ».

« Questo telegramma conferma le notizie che io ho avuto l'onore di esporre al Consiglio ».

UNA RELAZIONE
SULLE NOSTRE CONDIZIONI ECONOMICHE

In questi giorni venne presentata al Parlamento inglese la prima parte di una Relazione sulle condizioni economiche e finanziarie dell'Italia, scritta, per incarico del Governo inglese, dal signor Gerald Law, consigliere d'Ambasciata per gli affari commerciali.

Il signor Law non si è valso soltanto, per il suo lavoro, delle cifre e delle notizie contenute nelle pubblicazioni ufficiali; ma durante parecchi mesi di soggiorno in Italia ha studiate le condizioni commerciali e industriali del nostro paese, registrando nella sua Relazione i risultati delle sue ricerche. Dalla *Perseveranza* togliamo alcuni dati di codesto importante lavoro, destinato a far conoscere agli Inglesi i progressi del commercio, della navigazione, del credito e delle industrie in Italia.

Il signor Law constata il costante sviluppo della nostra industria. Questo sviluppo è provato dal fatto che nel decennio 1886-95 l'importazione degli articoli manufatti è diminuita circa del 50 0[0: è chiaro che l'industria nazionale ha supplito al consumo della popolazione, che aumenta ogni anno.

Trattando in particolare del commercio di esportazione, il signor Law esamina il movimento che si è verificato in tutti i principali articoli: seta, vino, olio, canape, uova, agrumi, ecc., accennando ai paesi ai quali principalmente tali prodotti vengono diretti. A proposito della esportazione del vino e dell'olio, esamina le conseguenze della rottura commerciale con la Francia, le quali pesarono gravemente sull'Italia per parecchi anni; ma osserva che, al postutto, grazie all'apertura di nuovi mercati, la quantità di vino esportata dall'Italia ha quasi raggiunto l'antico livello. Difatti, mentre la media esportazione di vino nel biennio 1884-86, precedente alla rottura del trattato con la Francia, fu di 6,215,842 ettolitri; nel biennio 1893-95, dopo alcuni anni di grande diminuzione, salì nuovamente a 6,016,717 ettolitri; e l'autore trova tanto più notevole questo ravvivarsi dell'esportazione del vino, in quanto che la produzione del vino in Italia, in questi ultimi anni, è stata, per varie cause, minore di quella del periodo 1884-86.

Il Law, considerando che l'importazione totale del vino in Francia è andata, dal 1887 al 1895, continuamente diminuendo (da ett. 12,127,561 nel 1887 ad ett. 6,052,198 nel 1895), in seguito alla ricostituzione dei vitigni distrutti dalla filossera, crede che il ritorno ad una tariffa favorevole con la Francia sarebbe ben lungi dal restituire al commercio del vino fra i due paesi l'importanza che aveva in addietro.

L'autore nota lo sviluppo dell'esportazione dei tessuti di seta, nella quale si è avuto, durante il decennio 1886-95, un aumento del 150 0[0. Avverte pure l'aumento nell'esportazione dei tessuti di cotone, ed afferma che non solo la domanda in Italia dei tessuti di cotoni inglesi va diminuendo, ma che l'Italia ha cominciato a far concorrenza alle manifattnre inglesi di cotone anche sui mercati esteri, specialmente nell'America Meridionale e nei Paesi di Levante.

Quanto al commercio di importazione, l'autore osserva che i caratteri essenziali di questo commercio per l'Italia, nell'ultimo decennio, furono: stazionarietà o leggera diminuzione nella importazione del petrolio, del caffè e dello zucchero; aumento nella importazione delle materie prime adoperate nelle manifatture, e diminuzione nella importazione di articoli manufatti. Quanto al petrolio, al caffè ed allo zucchero, l'autore ritiene che la diminuzione, leggera del resto, deva attribuirsi alle condizioni economiche della massa della popolazione, le quali si sono fatte alquanto più difficili negli ultimi anni, pur ammettendo, per lo zucchero, che si deva tener conto di un certo aumento della produzione nazionale. Quanto al resto, la maggiore importazione di materie prime (resine, sostanze tintorie, cotone, lana, ferro ed acciaio, ecc.), e la minore importazione di manufatti (tessuti, ferro ed acciaio lavorato, ecc.), provano il progresso industriale dell'Italia.

Di ciascuno dei principali articoli del commercio d'importazione l'autore esamina l'importanza, accenna gli sbocchi principali all'estero, trattando inoltre delle variazioni avvenute nella misura dei dazi doganali di importazione, e colla influenza da essa esercitata sul movimento del commercio.

In un capitolo speciale, il Law si occupa della concorrenza fatta in Italia al commercio inglese da quello delle altre nazioni, e in particolare dalla Germania, il cui commercio, in molti casi, si è avvantaggiato a spese di quello inglese. Egli esamina le cause di questo fatto, le quali, a suo parere, devono ricercarsi principalmente nella mancanza di abili viaggiatori di commercio inglesi in Italia e nel *conservatorismo* dei fabbricanti inglesi, i quali, invece di piegare i loro sistemi di fabbricazione ed il genere dei loro prodotti alle richieste del consumatore estero, si ostinano a voler vendere ciò che essi ritengono, sia pure a ragione, come articolo perfetto. Questo capitolo, sebbene fatto dal punto di vista del commercio inglese, contiene delle operazioni utili per qualsiasi industriale.

Il Law esamina anche sommariamente le condizioni della nostra marina mercantile negli ultimi anni, e fa notare come il progresso sia stato scarso e non proporzionato agli sforzi del Governo per incoraggiare la navigazione, nè all'importanza che una poderosa marina mercantile ha per la vita economica del paese.

L'autore si occupa anche degli Istituti di credito, soffermandosi particolarmente sull'ordinamento attuale delle Banche di emissione. Egli è partigiano di una Banca unica, ma riconosce che delle ragioni locali ne impediscono ancora in Italia l'attuazione. Parlando delle altre Banche, cita, come ultimo esempio, la Banca Popolare di Milano, sulla quale, del pari che sulla Cassa di Risparmio di Milano, dà estese notizie; e fra le Banche di credito cita, tra le meglio organizzate, la Banca Commerciale Italiana.

Un importante capitolo è quello che riguarda le industrie. L'autore, valendosi dei materiali pubblicati dalla Direzione Generale della Statistica e delle osservazioni fatte da lui direttamente nei principali centri industriali, dà delle notizie sullo stato delle industrie nelle varie parti d'Italia, e sullo sviluppo che hanno preso in questi ultimi anni. Partendo da cifre accuratamente vagliate, fa notare il progresso che si è verificato nelle industrie della seta, del cotone, della lana, nella fabbricazione dei cappelli di feltro e di paglia, nelle industrie della carta, dei guanti, dei mobili artistici, del corallo, della pilatura del riso; accennando inoltre, per ciascuna di queste industrie, i centri più importanti di produzione, e gli sbocchi principali all'estero.

Parlando delle industrie meccaniche, il Law si ferma a dar notizie particolareggiate sulle Acciaierie di Terni, sul Cantiere Armstrong di Napoli, sulle officine meccaniche Breda in Milano, su quelle Tosi a Legnano. Per le costruzioni navali, ricorda il Cantiere Ortando a Livorno e quello Ansaldo a Sestri Ponente; e nota in generale la concorrenza fatta con buon successo da codesti industriali ai prodotti stranieri.

In questa parte del suo lavoro l'autore si occupa anche delle condizioni degli operai, e riferisce molti dati da lui stesso raccolti in varie fabbriche, relativi al sistema di lavoro, alla misura dei salari ed alle ore di lavoro.

Quanto all'industria della pesca, il Law la considera di particolare importanza per un paese come l'Italia, il quale, per la situazione delle sue coste. è chiamato ad essere una potenza marittima. Egli riporta i dati relativi alla pesca del tonno, del corallo e delle spugne, ed osserva come queste industrie non abbiano in questi ultimi tempi manifestato quell'incremento che da esse si sarebbe potuto a ragione attendere. Senza esprimere a questo proposito la propria opinione, riferisce le dichiarazioni di parecchie persone interessate nella pesca, secondo le quali questa industria sarebbe sofferente a cagione delle soverchie tasse che la gravano.

Nell'ultimo capitolo, il Law parla delle industrie minerarie. Una importanza rilevante l'ha soltanto quella dello zolfo in Sicilia, il quale rappresenta da solo circa la metà di tutta la nostra produzione mineraria. Riferisce molti dati circa la produzione dello zolfo, del ferro nell'isola di Elba, dello zinco e del piombo argentifero della Sardegna, del rame, del marcurio, ecc, e riferisce le mercedi date agli operai.

Nella seconda parte della Relazione, non ancora pubblicata, il signor Law esaminerà le nostre condizioni finanziarie, argomento di non minore importanza; e su di essa, come abbiamo fatto di questa, intendiamo di richiamare l'attenzione dei lettori.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Nella seduta del 1° corrente si riprese la discussione del *Progetto di legge per le ferrovie complementari*, a cui abbiamo accennato nel precedente numero.

Si votò, anzitutto, l'ordine del giorno seguente della Commissione, accettato dal ministro Prinetti:

« La Camera invita il Governo a studiare e proporre provvedimenti diretti a migliorare e rendere più efficaci le disposizioni di legge allo scopo di facilitare la costruzione di ferrovie pubbliche, mediante concessioni a Corpi morali o all'industria privata ».

Poscia si chiuse la discussione generale e si iniziò quella degli articoli.

Il primo ed il secondo articolo furono approvati senza discussione.

Dopo un lunghissimo dibattito, cui presero parte gli onorevoli Brunetti, Valle Angelo, De Cesare, il Relatore ed il Ministro, a proposta di quest'ultimo si approvò che all'art. 3 sia sostituito il seguente capoverso:

La sovvenzione annua chilometrica contemplata dalle Leggi 25 luglio 1887 e 30 giugno 1889 e dal Decreto in data 25 dicembre 1887 viene elevata a L. 5000 per chilometro.

Il seguito della discussione fu rinviato alla seduta del 4 corrente in cui fu approvato, senza variazioni, l'intero progetto di legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

La Commissione d'inchiesta ferroviaria.

Giovedì scorso si è riunita, sotto la presidenza del senatore on. Gagliardo, la Commissione d'inchiesta ferroviaria, e, sentite le comunicazioni del presidente, ha deliberato di chiedere che il termine pel compimento del suo mandato sia prorogato al 15 dicembre prossimo.

Il presidente, on. Gagliardo, ha oggi stesso comunicato la deliberazione all'on. Ministro dei Lavori Pubblici, informandolo dei lavori eseguiti e da eseguirsi, che si possono così riassumere:

La Commissione, convocata la prima volta il 17 agosto 1896, si pose subito all'opera; e compilato il questionario e fattane la distribuzione di circa 3500 esemplari, iniziò col 5 novembre il periodo degli interrogatori orali, che si svolsero fino al 10 febbraio in 14 città, e furono ripresi in Roma il 7 aprile, raccogliendo in 80 sedute le dichiarazioni di circa 1000 persone.

Inoltre la Commissione visitò due stazioni, otto officine ferroviarie e tre dormitori del personale.

Dalla seconda decade di febbraio a tutto marzo si classificarono e ordinarono oltre 5300 reclami e le risposte al questionario, scritte e orali, e si fecero nuove indagini per chiarire e integrare gli elementi raccolti, o per ottenerne altri. Nell'aprile fu incominciato e continua tuttavia l'esame preliminare e il lavoro di coordinamento dei risultati dell'inchiesta.

Rimangono poi da interrogare diversi funzionari del Governo e delle Società e altre persone, nonchè procurarsi dati statistici, alcuni dei quali non potranno essere pronti prima di agosto; procedere a quelle ulteriori investigazioni che risultassero necessarie, concretare e discutere le conclusioni e le proposte che la Commissione reputasse opportuno di fare e preparare la Relazione.

La Commissione si raduna nuovamente oggi.

L'orario estivo della Rete Adriatica.

La Direzione dei Trasporti delle Ferrovie, rete Adriatica, comunica le più importanti modificazioni nell'orario di detta rete, che vennero introdotte dal 1° giugno:

Attivata una nuova corrispondenza fra Genova e Bologna (via Voghera-Piacenza) in partenza da Genova alle 8.35 (diretto 4) ed in coincidenza a Piacenza col direttissimo 1, che giunge a Bologna alle 14.50.

Attivata una nuova corrispondenza mattutina fra Piacenza e Ravenna, ritardando alle ore 9 la partenza del treno 719, onde stabilirne la coincidenza a Bologna col

treno 305 da Piacenza. Detto treno è stato altresì messo in coincidenza col treno 541 da S. Felice sul Panaro.

Ritardata alle ore 22.40 la partenza da Milano del diretto 7, ed alle 2.31 il suo arrivo a Bologna, onde stabilire a Milano la nuova ed importante coincidenza col diretto 55 dal Gottardo.

Anticipata alle 17.35 la partenza da Bologna del treno 319, accelerandolo in guisa da portarne l'arrivo a Bagni della Porretta alle ore 19.37.

Ritardato alle ore 21.45 l'arrivo a Bologna del treno 316.

Anticipata alle ore 13.10 la partenza da Bologna del treno 576 per Rovigo.

Stabilita a Rovigo la nuova coincidenza fra il treno 574 che parte da Bologna alle 9.5 ed il 556 per Verona.

Anticipata alle 10.35 la partenza del diretto 50 per Venezia.

Ritardata alle 2.55 la partenza del treno 67 per Foggia e Brindisi in relazione alla posticipazione del coincidente treno 7 da Milano.

Viene inoltre ritardata alle ore 17.35 la partenza da Pistoia del treno 686 per Pisa e Livorno, onde stabilire la nuova ed importante coincidenza a Pistoia di detto treno col direttissimo 1 da Milano a Bologna.

Col nuovo orario vengono inoltre istituiti tre nuovi diretti, 64, 65, 66, da effettuarsi fra Pistoia e Montecatini dal 1° luglio a tutto agosto, ed in immediata coincidenza a Pistoia rispettivamente coi diretti 7, 8 e 5 della linea Bologna-Firenze, onde rendere più comode ed agevoli le comunicazioni per e dai Bagni di Montecatini.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Situazione dei lavori della galleria di Tenda).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° maggio 1897 dello scavo e delle murature nella grande galleria del Colle di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Scavo:	Dal 1° al 30 aprile 1897	Dal principio dei lavori a tutto aprile 1897	A farsi
Avanzata inferiore	172.00	6234.00	1866.00
Avanzata superiore	153.00	5696.00	2404.00
Calotta	72.00	5235.00	2865.00
Strozzo	12.00	5088.00	3012.00
Piedritto destro	95 00	4844.00	3256.00
Piedritto sinistro	50.00	4877.00	3223.00
Grande sezione completa	72.00	4860.00	3240.00
Murature:			
Calotta	68.00	5207.00	2893.00
Piedritto destro	95.00	4838.00	3262.00
Piedritto sinistro	53.00	4871.00	3229.00
Acquedotto centrale	84.00	4515.00	2585.00

Attacco Nord. — Negli scavi di avanzata si attraversarono schisti compatti ed asciutti che non richiedono pronte armature.

Attacco Sud. — Gli scavi di avanzata progredirono alacremente. Nel cunicolo superiore s'attraversarono schisti intercalati ad arenaria grossolana. Nel cunicolo inferiore si prosegue sempre nell'anidrite.

Con gli scavi del cunicolo di fondo, all'attacco Nord, si ebbe, nel mese di aprile p. p., un avanzamento medio giornaliero di m. 2.60, ed in quello all'attacco Sud si ebbe un avanzamento medio di m. 3.60 per giorno. Il rivestimento murario dell'intera sezione, nel predetto mese, progredì di m. 30 circa a nord e di circa m. 40 a sud.

La media giornaliera degli operai e mezzi d'opera, durante il predetto mese di aprile, nel quale si ebbero n. 27 giorni di lavoro, fu di n. 813.

><

Commissioni locali permanenti per la sistemazione dei torrenti.

Con recente decreto del Ministero dei Lavori Pubblici sono state approvate le seguenti variazioni nella composizione delle Commissioni locali permanenti per la sistezione dei torrenti nei singoli compartimenti del Genio civile pel servizio generale, istituite con R. Decreto del 28 dicembre 1893, . n721:

I Compartimento. — Moriniello cav. Giovanni, ispettore forestale a Torino, è nominato membro della Commissione permanente per la sistemazione dei torrenti presso il primo compartimento del Genio civile (Torino) in sostituzione dell'Ispettore forestale sig. Annibale Franchi;

V Compartimento. — Franchi Annibale, Ispettore forestale a Firenze, è nominato membro della Commissione permanente per la sistemazione dei torrenti presso il V Compartimento del Genio civile (Firenze), in sostituzione dell'Ispettore forestale cav. Giovanni Moriniello.

><

Ferrovia Iseo-Breno.

(Domanda di concessione).

Siamo informati che il signor ing. Giovanni Antonio Ronchi ha presentato formale domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per la seguente concessione della linea Iseo-Breno di cui ci siamo occupati parecchie volte:

1. La concessione di costruire e di esercitare per 70 anni la ferrovia economica da Iseo a Breno, secondo il progetto allegato alla domanda, stato già accettato dal Consiglio provinciale di Brescia, il quale votava a favore della progettata ferrovia un sussidio di L. 750.000 e la proprietà di aree occorrenti per la costruzione della ferrovia stessa;

2. La concessione di un sussidio annuo chilometrico e per anni 40, di L. 3,000 a tenore e per gli effetti delle leggi 25 luglio 1887, N. 4785 e 30 giugno 1887, N. 6183, confermato dalla legge 27 dicembre 1896, N. 561.

Il progetto suindicato è redatto secondo le prescrizioni stabilite per le ferrovie economiche a scartamento ridotto di m. 1, del quarto tipo.

La linea si diparte da Iseo, presso la stazione della ferrovia per Brescia e presso quella della nuova tramvia per Rovato e Chiari, percorre tutta la riviera del Sebino, o all'aperto o in galleria, della lunghezza complessiva di quasi due chilometri e mezzo e ne tocca tutti i centri degli abitati più cospicui. Da Pisogne, ultimo comune costeggiante il lago, segue in massima il *thalweg* della valle, portandosi solo a destra e a sinistra dell'Oglio, a seconda che lo consigliano le circostanze tecniche ed economiche, ed il passaggio si effettua con due ponti, uno a Darfo e l'altro sotto Breno. Nell'andamento planimetrico il raggio minimo delle curve è di m. 70, però in via di eccezione è limitato a tre sole curve, dello sviluppo totale di m. 258. Nell'altimetria della linea la massima pendenza è quella del 30 per mille, limitatamente ad una lunghezza di m. 731.05.

La lunghezza della linea, che è di m. 47,000, va ripartita in m. 34,763.97 di tratti rettilinei; in metri 12,236.03 di tratti in curva; in m. 44,509.51 di tratti allo scoperto ed in m. 2,490.49 di tratti in galleria.

Le opere d'arte principali sono tre e consistono in due ponti sull'Oglio, uno di m. 60 e l'altro di m. 20, con viadotto a tre archi di m. 3 ed un ponte di m. 8 sul torrente Lanico.

Le gallerie sono in numero di 18, di cui la più lunga ha lo sviluppo di m. 460.

Lungo la linea sono progettate le seguenti stazioni e fermate:

Stazioni: Iseo, Sale Marasino, Marone, Pisogne, Antogne, Pian Camuno, Darfo, Borno, Esine, Bienno, Malegno e Breno.

Fermate: Salzano, Vallo, Toline, Erbanno, Casino di Boario, Pian di Borno.

L'armamento è quello richiesto dal tipo adottato in progetto. Le rotaie saranno del tipo Vignole, in acciaio, della lunghezza di m. 9, e del peso di chilogrammi 21 per metro lineare. Le provviste del materiale mobile consisterebbero in N. 2 locomotive tenders, N. 20 carrozze per viaggiatori e N. 30 vagoni per merci, di cui N. 8 coperti e N. 22 scoperti.

La spesa, complessivamente preventivata per la costruzione della nuova linea, ammonterebbe a L. 3,591,519.48, la quale è ripartita nelle diverse categorie di lavori nel modo seguente:

Corpo stradale	L.	2,064,974.62
Fabbricati	»	164,464.50
Armamento e materiale fisso .	»	896,321.96
Telegrafo	»	27,951.50
Materiale mobile	»	326,000.88
Spese generali, ecc.	»	111,806.02
Totale come sopra	L.	3,591,519.48

><

Pel servizio cumulativo fra le isole Eolie ed il Continente.

Ci informano da Messina che quella Camera di Commercio ed Arti ha fatto vive raccomandazioni a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè siano, senza ulteriore ritardo, adottati gli opportuni provvedimenti per l'attuazione del servizio cumulativo fra le isole Eolie ed il Continente, in esecuzione dell'art. 41 del quaderno d'oneri del 1° novembre 1893 pel servizio di navigazione a vapore con le isole suddette.

Per le disposizioni del cennato articolo, i viaggiatori possono proseguire i loro viaggi senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possono essere trasportati da un punto all'altro sino a destinazione senza bisogno di persone intermediarie nei posti di transito e senza altre spese di sbarco e per nuova polizza di carico.

E poichè i concessionari del servizio di navigazione a vapore con le isole Eolie, per il suddetto articolo (salvo le nuove disposizioni e gli ulteriori accordi che, con l'approvazione del Governo, saranno stabiliti con le Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione), sarebbero tenuti ad osservare intanto pel servizio cumulativo le norme attualmente in vigore, la predetta Camera fa voti perchè il servizio stesso da un canto venga attivato, e dall'altro si promuovano e si applichino le nuove disposizioni, i patti e le condizioni fra i concessionari e le altre Amministrazioni interessate, che devono regolare il servizio cumulativo per il maggior numero di scali.

><

Servizio cumulativo viaggiatori e bagagli da Roma a Palermo (via mare) per Napoli.

Sappiamo che fra la Mediterranea e la Società Generale italiana di Navigazione sono in corso trattative allo scopo di mettersi d'accordo sulla attivazione del servizio cumulativo dei viaggiatori e dei bagagli da Roma a Palermo (via mare) per Napoli.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto di traverso di stazionamento nelle stazioni da Sicignano a Sassano, nella linea da *Sicignano a Lagonegro.* Spesa preventivata L. 160,000;

2. Il preventivo della spesa di L. 2720 occorrente per la posa in opera sulla linea *Parma-Spezia* dei segnali a disco e relative trasmissioni, a protezione della nuova stazione di Santo Stefano Magra, nonchè per la provvista e l'impianto delle suonerie elettriche di controllo degli stessi e di quello verso Sarzana;

3. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione del fabbricato viaggiatori, del padiglione cessi isolati e del servizio merci a piccola velocità in stazione di Zoagli, sulla linea *Genova-Spezia.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 66,800, oltre a L. 2079 per provvista di materiale metallico di armamento;

4. La proposta di applicazione di grate metalliche alle finestre della rimessa locomotive in *stazione di Spezia.* Spesa occorrente L. 1240;

5. La proposta di rinforzo con armature in legno ai vôlti del ponte sul vallone S. Carlo al chilom. 70.456 e di due pozzi di assaggio ai chilom. 70.420 e 70.480, fra le stazioni di Pisciotta e S. Mauro, nella linea da *Battipaglia a Castrocucco.* Spesa preventivata all'uopo L. 12,000;

6. Progetto per l'impianto di nuovi binari sulle calate del carbone al *porto di Savona,* con annesso preventivo di spesa di L. 52,000, di cui L. 16,594.60 per la provvista di materiali metallici di armamento;

7. Progetto delle opere occorrenti per la *costruzione a Milano Centrale* di un sottopassaggio per l'attraversamento dei binari sotto la tettoia viaggiatori, in corrispondenza alla uscita per gli arrivi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 80,000;

8. La proposta di riparazione ai danni prodotti dalle mareggiate del gennaio e febbraio p. p. e di impianto di scogliere ai chilometri 6.020-6.070 e 9.815-9.840 fra le stazioni di S. Giovanni a Teduccio e di Torre del Greco, nella linea da *Napoli ad Eboli.* Spesa occorrente lire 14,400;

9. Il progetto dei provvedimenti occorrenti per mantenere la continuità dell'esercizio sulla tratta della ferrovia *Battipaglia-Reggio,* compresa fra i chilom. 70.100-70.700, con annesso preventivo di spesa di L. 133,600;

10. Il preventivo della spesa di L. 2200 occorrente per provvedere al consolidamento della scarpata a monte della trincea Bocchetto, fra le progessive 33.270 e 33.308 della ferrovia *Parma-Spezia;*

11. Il preventivo della spesa di L. 633.98 occorrente per l'adattamento di un carro piatto, serie *N,* di vecchia costruzione, ad uso carro-sagoma per visita gallerie, da destinarsi alla linea *Parma-Spezia;*

12. Il preventivo di L. 27,400 occorrente per l'applicazione a 200 locomotive dell'oliatore Nathan;

13. La proposta per l'acquisto di N. 20 vomeri-spazzaneve e per l'adattamento di N. 50 locomotive per la loro fissazione. Spesa L. 15,988;

14. Proposta per l'acquisto dei seguenti macchinari ed attrezzi di officina:

a) N. 3 torni a filettare, due per le Officine dei Granili ed uno per le Officine di Taranto; N. 1 tornio

a ruote da *tenders* e da veicoli per le Officine di Torino; N. 1 tornio piccolo a pedale per le riparazioni degli apparecchi telegrafici per le Officine dei Granili; N. 1 limitatrice ad un solo utensile per le Officine di Roma. Spesa totale preventivata L. 21,663.06;

b) Una gru girevole ad albero verticale, della portata di 3000 chilogrammi, per le Officine di Milano. Spesa L. 3078;

c) Due apparecchi completi per alzamento di locomotive, composti ognuno di 4 cavalletti a due travi (*trateaux*), uno per le Officine di Roma e l'altro pel deposito locomotive di Reggio. Spesa L. 2614.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'applicazione di una soneria al segnale a disco ripetitore verso Olmeneta in *stazione di Cremona*. Spesa preventivata L. 420;

2. Uno schema di contratto, concordato col signor ing. Aldo Netti, quale concessionario dell'illuminazione elettrica della città di Orvieto, per l'illuminazione elettrica di quella stazione ferroviaria;

3. La proposta per la costruzione di un fabbricato isolato per latrine, nella stazione di Pioppe di Salvaro, nellà ferrovia da *Bologna a Pistoia*. Spesa occorrente L. 2,500;

4. La proposta dei lavori occorrenti per l'ampliamento del servizio delle merci nella stazione di Macherio, lungo la ferrovia da *Ponte San Pietro a Seregno*, con annesso preventivo di L. 17,300;

5. La proposta per completare la delimitazione stabile del tronco Rivio Tirolo Mestre, nella linea da *Milano a Venezia*. Spesa preventivata L. 6270;

6. Proposta per l'impianto di un pozzo tubolare, sistema Northon, presso la casa cantoniera al chilometro 36.014 della ferrovia da *Bologna a Piacenza*. Spesa occorrente L. 250;

7. Il preventivo della spesa di L. 1300 occorrente per provvedere al consolidamento, in via definitiva, della parte a monte del ponticello sul fosso della Fornacina, al km. 276.968 da Roma, della linea *Roma-Firenze*;

8. Il contratto stipulato colla Ditta Gardenghi Celso per la fornitura degli infissi in ferro da impiegarsi nella rimessa locomotive della nuova stazione di Fabriano, sulla ferrovia da *Orte a Falconara;*

9. La proposta per il completamento della delimitazione stabile del tronco da Verona a Peri, della linea *Bivio Tirolo-Confine Tirolese*. Spesa prevista L. 2860;

10. Il preventivo della spesa di L. 2200 occorrente per provvedere allo spostamento verso monte del binario in corrispondenza della frana fra i km. 305 e 305.300 da Roma, della linea *Orte-Chiusi-Firenze;*

11. La proposta per ridurre a casa cantoniera la garetta in muratura al km. 0.626.91 della linea *Mestre-Cormons*, con preventivo di spesa di L. 4310;

12. La proposta delle opere necessarie per provvevere all'impianto del nuovo scalo per le merci a piccola velocità, nella stazione di Bagni di Montecatini, nella linea *Firenze-Pistoia-Pisa*.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato il suo parere su di una domanda della Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, deliberataria dell'appalto per la fornitura di tonn. 1582 di rotaie, per essere esonerata dall'obbligo di presentare un supplente nel senso e per gli effetti dell'articolo 9 del Capitolato generale di appalto 28 maggio 1895;

Ha manifestato l'avviso che, previa una modificazione da introdursi nel Capitolato, possa assecondarsi la domanda presentata dalla Società Anonima all'uopo istituita, per ottenere la concessione, senza alcun sussidio governativo, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia elettrica da S. Quirico, sul fiume Polcevera, al Santuario di Nostra Signora della Guardia, in provincia di Genova;

Ha dato il suo parere sugli atti di collaudo riguardanti la fornitura di meccanismi fissi, fatta dalla Ditta Luigi Rizzi di Modena, per l'ampliamento della stazione di Marradi, lungo la strada ferrata da Firenze a Faenza;

Ha manifestato l'avviso che possa essere, con decreto reale, approvata la cessione della concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Iglesias-Monteponi, dalla Società delle Strade Ferrate secondarie della Sardegna alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde;

Ha ritenuto che possa approvarsi un atto di transazione della causa con gli eredi di Giuseppe Roffi, già giornaliero ferroviario alla stazione di Savona nel 1881, per il risarcimento dei danni per contusioni ed amputazione di una gamba in seguito all'urto di una macchina in manovra;

Ha dato il suo parere favorevole sulla questione dell'esonero parziale della multa contrattuale in cui è incorsa la Ditta Mohr e Federhaff di Mannheim per ritardata consegna di una macchina alle officine della Rete Adriatica;

Ha opinato che sia meritevole della superiore approvazione la proposta di variante allo schema di contratto e di capitolato per l'esecuzione dei lavori d'ampliamento alla stazione di Potenza in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea per Rocchetta-Melfi;

Ha dato il suo parere su di uno schema di transazione progettato fra la Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia e l'impresa Giovanni Sassi, appaltatrice dei lavori ingenti di consolidamento delle spalle del ponte Merello al km. 141.336 sul tratto Bicocca-Santa Caterina, della linea ferroviaria Bicocca-Caldare, per comporre bonariamente una vertenza relativa ai maggiori compensi extra-contrattuali reclamati dall'Impresa stessa.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

1. Alla concessione proposta in favore della Ditta Vittorio Bini per i suoi trasporti di sapone comune da Livorno a Roma T.;

2. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione, scaduta il 16 maggio corrente, a favore della Ditta Lizary e Brenna, per il trasporto di farine da Cuneo a Torino;

3. Alla proposta di modificazioni della concessione di cui fruisce la Ditta Minieri per i suoi trasporti di acque minerali da Telese a Napoli, secondo le quali la concessione avrebbe la durata di un anno, a decorrere dal 1° aprile a tutto marzo 1898, contro impegno da

parte della Ditta di portare da 30 a 40 carri il quantitativo minimo delle spedizioni;

4. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della convenzione, scaduta col 30 aprile u. s., con la Società esercente la ferrovia Suzzara-Ferrara pel trasporto del carbon fossile occorrente all'esercizio della ferrovia stessa e proveniente da Venezia;

5. Alle modificazioni proposte alla convenzione colla Ditta Fratelli Pesenti per i suoi trasporti di calce, cemento, ceneraccio e carta da imballaggio;

6. Alla concessione a favore della Ditta Giuseppe Crespi pel trasporto di non meno di 800 tonnellate di mattoni da Alessandria a Vigevano, nel periodo di tempo dal 1° maggio a tutto settembre p. v.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia economica Alessandria-Cremolino. — Il 29 maggio p. v. si radunarono in Carpeneto i rappresentanti dei Comuni di Alessandria, Sezzè, Rivolta, Castelnuovo, Orsara, Carpeneto, Cremolino, Montaldo e Trisobbio per trattare circa il progetto di una ferrovia economica che allacci tutti questi importanti paesi viticoli ad Alessandria, svolgendosi parte sulla sponda destra della Bormida, parte nella piana ed ubertosa valle detta dello Stanavasso. Dopo lunga discussione fu nominato un Comitato composto dei signori cav. Fallabrini presidente, ing. Pavese, ing. conte Ferrari d'Orsara, cav. Terragni ed avv. Caranti coll'incarico di trattare in proposito coll'ing. Oneto, genovese, per la costituzione di un consorzio esecutore dell'opera, e di riferire entro due mesi all'adunanza dei Comuni interessati, le cui popolazioni plaudono a questa iniziativa.

Ferrovia di Valle Olona. — Il Consiglio Provinciale di Milano, nella seduta del 31 maggio, deliberò di accordare un sussidio di lire 10,000 una volta tanto, al Comitato per la costruzione di un tronco di ferrovia che si stacchi dalla stazione di Castellanza, lungo la ferrovia Saronno-Busto, ed arrivi fino sotto al villaggio di Cairate, colla percorrenza di circa chilometri nove.

Tale sussidio verrà pagato dopo che la predetta ferrovia sarà in pieno esercizio da oltre tre mesi in raccordo colla Ferrovia Nord, e con servizio cumulativo colla medesima, venendo meno ogni impegno della Provincia nel caso che l'esercizio della ferrovia non sia iniziato regolarmente entro tre anni.

Ferrovia Bergamo-Lovere. — La Deputazione provinciale di Bergamo, nella seduta del 2 corrente, in merito al progetto di una ferrovia a scartamento ridotto Bergamo-Lovere, deliberò:

a) Di inoltrare formale domanda al Ministero dei L. P. per la concessione di costruire ed esercitare una ferrovia economica anche a binario ridotto, fra Albano e Lovere in base al tracciato del progetto già approvato dal Consiglio superiore e dal Ministero dei L. P. colle rispettive determinazioni in data del 10 e 20 agosto 1889, chiedendo in pari tempo che sia accordato il sussidio annuale dello Stato per 70 anni, nella massima misura chilometrica ottenibile, in base alle leggi che a tal fine sono o saranno emanate;

b) Di autorizzare la Deputazione provinciale a far senza indugio tutte le pratiche occorribili per la regolare modificazione del progetto della ferrovia al tipo economico succitato, per promuovere i contributi dei Comuni ed altri enti interessati e per ottenere un conveniente allogamento della costruzione dell'esercizio ad industria privata;

c) Di incaricare nel tempo stesso la Deputazione di presentare a nome del Consiglio le più vive raccomandazioni e sollecitazioni allo stesso Ministero dei L. P. perchè venga confermato il Decreto di concessione ed accordata la definitiva autorizzazione alla costruzione ed esercizio della tramvia Camuna da Lovere-Cividate, che serve a completare la linea ferroviaria per Valle Camonica.

Ferrovia Monza-Calolzio. – La Società Anonima Briantea per la ferrovia Monza-Calolzio, aumentando il proprio capitale a L. 3,000,000, emette 1000 nuove azioni da lire 500 caduna, che offre in opzione alla pari ai possessori delle 4835 vecchie azioni e delle 165 cartelle di godimento, in ragione di una azione nuova per ogni cinque titoli posseduti. Le nuove azioni sono intieramente parificate a quelle in circolazione e partecipano tosto agli utili sociali

La dichiarazione di opzione dovrà farsi alla Sede della Società in Milano, dal 15 al 30 giugno corrente. Le nuove azioni non optate saranno collocate a cura del Consiglio d'amministrazione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 maggio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,651,441.86, con un aumento di lire 80,930.63 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 maggio 1897 si ragguaglia a L. 119,319,138.80, presentando un aumento di L. 1,637,755.40 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 maggio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,956,970.10, con un aumento di lire 169,720.39 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 maggio 1897 si ragguaglia a L. 39,075,339.39 e presenta un aumento di lire 3,227,338.97 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 maggio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale. Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 293,995, con un aumento di L. 32,454 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 maggio 1897 ammontano a L. 9,141,351, con un aumento di L. 347,359 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nuova linea Eglisau-Sciaffusa.* — Sabato scorso ebbe luogo l'inaugurazione della nuova ferrovia Eglisau-Sciaffusa. Alla festa inaugurale erano rappresentati i Cantoni di Zurigo e di Sciaffusa ed il Granducato di Baden.

Ferrovie del Belgio. — *Unificazione della rete.* — Il Governo belga completerà l'unificazione della sua rete ferroviaria facendo delle convenzioni per il riscatto delle linee da Anversa a Gand e da Gand ad Eecloo e la ripresa dell'esercizio della linea da Eecloo a Bruges. La ferrovia Anversa-Gand è a scartamento ridotto e termina sulla riva sinistra dell'Escaut; lo Stato non l'ha lasciata ingrandire a cagione della concorrenza che le sarebbe fatta sulla linea Gand-Termonde-Anversa. Si propone naturalmente di portare questa ferrovia allo scartamento normale e di prolungarla sino alla stazione centrale d'Anversa per mezzo di un tunnel sotto l'Escaut.

Ferrovia in Abissinia. — *Linea fra Gibuti ed Harrar.* — L'*Eclair* annuncia che Menelik ha accordata ad una Società francese la concessione d'una ferrovia, che collegherà Gibuti coll'Harrar.

Ferrovia Transiberiana. — *Una modificazione del tracciato nella Manciuria.* — La parte orientale della ferrovia Siberiana per Manciuria verrà modificata dal primitivo progetto e non passerà altrimenti da Tschita a Stretensk seguendo quindi i corsi dei fiumi Schilka e Amur fino a Chabarowsk. I primi lavori eseguiti fra Stretensk e Chabarowsk dimostrarono che questo tracciato presentava immense difficoltà e sarebbe costato circa L. 600,000 al chilometro. Per conseguenza gl'ingegneri russi, col permesso del Governo cinese, fecero degli studi speciali per vedere se fosse possibile di attraversare colla ferrovia la parte orientale della provincia della Manciuria.

I risultati dei primi studi furono tali da incitare ad effettuare la compilazione di un progetto di dettaglio, secondo il quale le principali stazioni sarebbero Onon, Vecchio-Zuruchaitu, Zizigar, Hu-Lan-Tschen, Ninguta e Nikolskoje, stazione della ferrovia meridionate della provincia di Ussuri.

L'Indicatore del Governo russo accennavà testè a una convenzione fra il Governo cinese e la Banca russo-cinese per la costruzione della ferrovia della Manciuria, secondo la quale doveva formarsi una Società ferroviaria per la Cina orientale, le di cui azioni dovevano essere acquistate soltanto dai russi e dai cinesi: ora la Società è costituita con un capitale di 5 milioni di rubli, suddiviso in 10,000 azioni di 500 rubli ciascuna.

La costruzione della ferrovia è stata dunque approvata; verrà eseguita da ingegneri russi e sottoposta all'amministrazione del Ministro delle Finanze russe, e dopo 80 anni diventerà proprietà assoluta del Governo cinese. La Società ha l'obbligo di cominciare il lavoro il 4 agosto 1897 e portarlo a termine nel periodo di sei anni.

La ferrovia della Manciuria sarà lunga 2050 km., dei quali 1520 scorreranno nel territorio cinese. A forma del primo progetto la ferrovia avrebbe avuta invece una lunghezza di 2596 km., quindi anche dal lato della lunghezza del percorso é stata risentita una notevole economia; inoltre havvi il vantaggio che la ferrovia attraverserà un territorio fertilissimo e sarà la migliore comunicazione fra la Transbaicalia e Wladiwostok, cose tutte che influiscono a ravvivare il commercio di quelle provincie. Un'altra strada commerciale passando per Chabarowsk sarà costituita dal fiume Amur, quando verrà col tempo maggiormente sviluppata la navigazione nel suddetto corso d'acqua.

Ferrovie Chinesi. — Intorno alle notizie contraddittorie circa la concessione di una linea da Pao King ad Hankeou, in China, ad una società belga, il *Moniteur des intérêts matériels,* ha le seguenti informazioni, che abbiamo ragioni di credere esatte:

« Già da qualche tempo un gruppo belga ha l'intenzione di costrurre in China una ferrovia (Pao King ad Hankeou). Questa iniziativa fu pubblicamente annunciata dalla costituzione d'una società anonima col capitale di 250,000 fr., portato in seguito a 330,000 fr. I sottoscrittori sono in generale industriali, ma il fatto che lo Stato indipendente del Congo ha partecipato all'aumento del capitale, indica che l'idea è appoggiata dal Re, che ha sempre creduto alla necessità ed alla possibilità di tali iniziative.

« L'impiego del modesto capitale della società è conosciuto: una prima spedizione puramente tecnica (due ingegneri ed un segretario) è partita per istudiare sul terreno la linea ideata, con la missione di rendersi conto delle difficoltà della costruzione e del rendimento probabile dell'esercizio. Questa prima missione è arrivata in Cina.

« Essa è stata seguita da una seconda missione (due ingegneri e due segretari), il cui capo è il signor Dufourny ed il cui programma è di proseguire l'affare quando esso sarà stabilito dal lavoro della prima spedizione. Questa seconda missione non ha ancora toccato le coste asiatiche. Difatti, avendo preso la via degli Stati-Uniti, il signor Dufourny e i suoi compagni hanno lasciato Vancouver il 15 maggio.

« Non è quindi vogando nel Pacifico che i rappresentanti del gruppo belga, ammettendo che siano autorizzati, hanno potuto assumere impegni simili a quelli di cui parlano i dispacci, offrire un prestito di cento milioni al 4 0|0 e decidere che le linee da costruirsi saranno messe in esercizio senza garanzia imperiale, clausola che non può precedere lo studio non ancora intrapreso di questa linea, situata all'interno dei territori di Hu-Pe e di Hu-Nau.

« Cosicchè, se è stata firmata qualche convenzione, come è affermato dai dispacci di Pekino, senza che nulla se ne sappia ufficialmente a Bruxelles, non può trattarsi che di una convenzione provvisoria, di una specie di programma esposto sotto questa forma ed accettato *ad referendum* dai primi rappresentanti del gruppo belga, avanti di partire per compiere la loro missione speciale ».

Ferrovie del Transvaal. — *Linea Pretoria Pietersburg railway.* — Questa Società ha emesso 250,000 lire sterline in obbligazioni di 100 lire sterline ciascuna.

Queste obbligazioni frutteranno il 4 0|0.

A termini della concessione la Compagnia può emettere fino ad 1,000,000 di lire st. di obbligazioni, che sono garantite dallo Stato. Queste obbligazioni sono rimborsabili annualmente alla pari in 50 anni, a partire dal 1905. I numeri rimborsabili sono sorteggiati.

Il capitale-azioni è di 500,000 lire sterline, diviso in azioni di 10 lire st. ciascuna. 30,000 sono state sottoscritte ed interamente liberate dal Governo del Transvaal; 500 sono state rimesse in pagamento della concessione, ed il resto è stato sottoscritto a Londra ed interamente liberato.

La concessione della Società consiste nella costruzione ed esercizio di una ferrovia partente da Pretoria e dirigentesi al nord verso Pietersburg. La lunghezza della linea sarà di circa 250 km. Questa linea aprirà al commercio certe parti, le più fertili della regione, che sono comprese nei distretti di Waterberg e Zoutpansberg; essa faciliterà inoltre l'esercizio delle miniere d'oro di queste regioni.

Questa linea sarà ad un solo binario e riunirà Pretoria al Netherlands railway.

I lavori stanno per iniziarsi ed una certa quantità di materiale è stato spedito.

Notizie Diverse

La telegrafia nelle strade ferrate inglesi. — Le seguenti notizie sono tolte da una comunicazione del signor Lengdon alla Società degli Ingegneri elettricisti di Londra.

Dopo la introduzione, ormai quasi generale, del sistema di block nelle ferrovie del Regno Unito è straordinariamente aumentata la importanza delle comunicazioni telegrafiche lungo le linee delle varie Società ferroviarie, sicchè lo sviluppo del filo metallico dal 1869 al 1894 è cresciuto da 27,204 a 99,000 miglia inglesi. Ha contribuito a tale incremento il fatto che ai fili telegrafici ferroviari sono stati affidati anche i servizi delle Amministrazioni postali. Ciò ha portato spesso la necessità della erezione di una seconda linea di pali accanto a quella già esistente.

I pali sono quasi esclusivamente di legname e, se ben stagionati e imbevuti di creosoto, la loro vita può dirsi indefinita. Il sig. Lengdon asserisce che è un errore imbevere il legname di creosoto fino a saturazione, perchè ciò li rende eccessivamente fragili; egli consiglia di adoperare 8 libbre di creosoto per piede cubico, vale a dire circa 130 grammi per decimetro cubo

Nel distendere il filo lungo la linea si deve aver riguardo alla stagione in cui ciò viene effettuato per tener conto degli allungamenti o accorciamenti dipendenti dalle variazioni della temperatura; nella stagione calda perciò si dovranno tendere i fili meno che nella fredda.

I fili di rame sembra che guadagnino sempre maggior favore, per quanto la spesa d'impianto sia per essi quasi doppia che non quelli di ferro galvanizzato. La durata di questi è però molto breve; il sig. Spagnoletti la ritiene non superiore a 3 anni o 3 anni e mezzo in alcuni distretti del South Wales, a 4 o 5 anni nel distretto di Birmingham.

Una modificazione è stata introdotta nelle giunzione dei fili, le cui estremità non sono più avvoltate ma son fatte correre l'una sopra all'altra. I fili conduttori principali sono rivestiti di guttaperchа.

Per quel che riguarda le batterie, quelle Daniell vanno sempre più in disuso e sono sostituite da quelle Leclanché a bicarbonato, più resistenti e più costanti.

Congresso postale di Washington. — Il 5 maggio fu inaugurato a Washington dal generale Batcheller il V Congresso postale in presenza dei delegati di 55 Stati.

Si procedette alla elezione del presidente e la scelta cadde sul delegato degli Stati-Uniti Batcheller. A presidente del Comitato delle finanze fu eletto l'inglese Walpole, a presidente per i vaglia e giornali Fritsch di Berlino.

Dal discorso del sig. Gary, dir. gen. delle Poste Americane si rileva che gli Stati-Uniti hanno una rete ferroviaria di 273,700 chilometri e un vero esercito d'impiegati, che ammonta a 200,000.

Se si tien conto dei chilometri in esercizio in Italia, il nostro esercito ferroviario è almeno dieci volte più numeroso dell'americano.

Le vie postali di terra degli Stati-Uniti misurano 680,600 chilometri e quelle percorse dai piroscafi postali misurano 19,320 leghe.

Il numero delle lettere, cartoline, giornali ed altri trasporti dalle Poste degli Stati nell'anno 1896 ammontò a 5,673,719,165.

Nella seduta del 20 corr. la Cina, la Corea e lo Stato di Oranje annunziarono di accedere all'Unione mondiale delle Poste. Con ciò, l'Unione abbraccia ora realmente tutto il globo.

Finito il Congresso i delegati viaggiarono in una parte degli Stati-Uniti onde conoscerne la grandiosa organizzazione postale-ferroviaria.

Un canale al Giappone. — Secondo l'*Handels Museum*, si sarebbe costituita una Società per la costruzione di un canale destinato a congiungere il mar del Giappone all'Oceano Pacifico. Questo canale, della larghezza di 8 metri, partirebbe dalla città di Tsuruga sul mare del Giappone e sboccherebbe nella baia di Curuvau sul Lago Bivaco; di là un altro canale raggiungerebbe il fiume Usicava alla bocca del quale si trova Osaca.

La prima parte del canale, della lunghezza di 22 chilometri, costerebbe 1 milione e mezzo di *yens* (fr. 7,740,000), la seconda parte, lunga 15 chilometri, costerebbe 1,250,000 *yens* (fr. 6,450,000). La profondità sarebbe sufficiente per permettere il passaggio alle torpediniere; un gran porto sarebbe stabilito ad Osaca.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Seguiamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Tazzini Giuseppe di Napoli l'appalto dei lavori d'ampliamento della stazione di Potenza col ribasso del 17.37 0|0 sui prezzi di tariffa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Medterranea (Seduta del Comitato, 4 giugno). — Colla Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano, per costruzione e montatura in opera di una tettoia metallica per la copertura del riparto fucine delle officine di Pietrarsa;

Colla Ditta Franchin Silvio, di Milano, per lavori di riverniciatura travate metalliche dei ponti sulla linea Gozzano-Domodossola;

Colla Ditta Noli Giacomo, di Busalla, per consolidamento muro di sponda sinistra del torrente Scrivia (Linea Torino-Genova);

Colla Ditta Ginella Pietro per appalto lavori restauro al rivestimento della Galleria di Castagnole.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo (8 giugno, ore 12, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada Nazionale, n. 53, dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra l'uscita dell'abitato di Mondovì e la metà del ponte sul Tanaro presso Nava, confine con la provincia di Porto Maurizio (m. 63.156.30), escluse le traverse degli abitati, durante il sessennio 1897-1903. Importo ridotto L. 174,569.04; ribasso ottenuto L. 25.51 0|0.

Municipio di Sampierdarena (8 giugno, ore 11, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei seguenti lavori stradali:

1. Rinnovamento e rifacimento dei lastrati costituenti la carreggiata di Via Vittorio Emanuele dalla via Manin alla via Montebello, L. 84,659.40;

2. Rifacimento di tratti di marciapiede lungo la via Vittorio Emanuele, con materiale di proprietà dell'Amministrazione, L. 5496;

3. Rifacimento totale di pavimentazione della piazza del Teatro Modena, parte con materiale dell'Amministrazione e parte con materiale nuovo, L. 2123.52;

4 Pavimentazione con tacchi nuovi di pietra Spezia del tratto di suolo comunale esistente fra il bivio delle vie Vittorio Emanuele ed Aurelio Saffi a S. Martino, L. 5802.72;

5. Sistemazione della strada traversale detta di Grsoso tra le vie Vittorio Emanuele ed Aurelio Saffi, con formazione di marciapiedi in tacchi, di carreggiata a macadam ed opere accessorie, lire 5861.78 ed in totale per l'importo di L. 103,943 42.

Cauz. provv. L. 2500. Fatali 16 giugno, ore 12.

Genio Militare di Roma (9 giugno, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la demolizione dei piani 2° e 3° e la costruzione di un terrazzo sul rimanente fabbricato S. Calisto in Roma. Importo L. 10000 Cauz. L. 1000.

— (18 giugno, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori vari di terra, costruzione di opere murarie ed in ferro nella regione della Valle dell'Inferno della cinta fortificata di Roma. Importo L. 6600). Cauz. L 6600.

— (16 giugno, ore 11, unico e definitivo fra Società cooperative). — Appalto dei lavori vari di terra ed opere murarie con materiali dell'Amministrazione militare nella regione di Monti Ciocci, della cinta fortificata di Roma. Importo L. 19500.

Municipio d Brandizzo (9 giugno, ore 11, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto della costruzione di un edificio scolastico e palazzo comunale. Importo L. 45,500. Cauz. provv. L. 2250. Fatali 15 giugno, ore 12.

Prefettura di Lucca (10 giugno, ore 10, definitivo). — Appalto della sessennale manutenzione (dal 1° luglio 1897) della strada nazionale, n. 39, Lucca-Revere, tronco dal Ponte a Moriano alla metà del Ponte di Campio sul Serchio. Importo L. 71,593.82. Cauz. provv. L. 5000.

Municipio di Torino (15 giugno, ore 14, definitivo). — Appalto dei lavori costituenti il lotto 3° (terzo periodo) delle opere di fognatura della città e cioè la costruzione della rete dei canali neri e delle reti dei canali bianchi nella zona racchiusa dei corsi Duca di Genova e Siccardi e dalle vie Pastrengo e Sacchi. Importo ridotto L. 274,170 (ribasso ottenuto L. 8.61 0|0).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (26 giugno, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del primo tratto del 3° tronco della Provinciale di 2ª serie, n. 40, dall'abitato di S Martino in Pensilis al R. Tratturo presso il cimitero di quel Comune, della totale lunghezza misurata sull'asse stradale di m. 2327. Importo, L. 102,104.36. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. il decimo. Fatali a destinarsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione artiglieria e armamenti. Napoli (21 giugno, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di **viti** e **punte** di ferro ed ottone. Importo L. 26,300. Cauz. L. 2630. Fatali, 13 luglio, ore 12.

— (21 giugno, ore 12, fatali). — Fornitura di **rame** e **ottone** in chiodi e chiodetti, in fogli, in filo e in verghe. Importo ridotto L. 45237.50 (ribasso già ottenuto L. 3.75 0|0).

R. Fabbrica d'armi di Torre Annunziata (22 giugno, ore 13, unico e definitivo). — Fornitura di **acciaio**: kg. 7000 fuso in verghe diverse a L. 0.80; kg. 4200 dolce in verghe a L. 0.50; kg. 2010 in filo grosso a L. 0.60; kg. 60 fuso in filo da utensili a L. 1.80; kg. 350 fuso in verghe da utensili a L. 1.20. Importo L. 9434. Cauz. L. 944. Con0giorni.

Direzione d'artiglieria ed armamenti. — Spezia — (23 giugno, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di oggetti di **argenteria** galvanica uso christofle e di oggetti di metallo bianco per uso delle mense a bordo delle R. navi. Importo L. 40000. Cauz. provv. L. 4000. Fatali 13 luglio, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 29	Giugno 5
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	515
» » Mediterranee	» 525	533
» » Meridionali	» 692.50	707
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 383	383
» » » (2ª »)	» 363	363
» » Secondarie Sarde	» 266	281
» » Sicule.	» 615	620
Buoni Ferrovie Meridionali	» 558	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D. .	L. 306.50	306.50
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	» 320	320
» » Gottardo 4 °/₀	» 101.50	101.25
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 509.50	509.50
» » Meridionali.	» 312	312
» » Meridionali Austriache.	» 400	400
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307
» » » 2ª emiss. »	296.50	290.50
» » Pontebba	» 467	480.50
» » Sarde, serie A. . . .	» 293	301
» » » serie B. . . .	» 305	305
» » » 1879	» 302	304
» » Savona	» 329.50	330
» » Secondarie Sarde . . .	» 448	455 50
» » Sicule 4 0[0 oro . . .	» 493.50	495.50
» » Tirreno	» 483	460
» » Vittorio Emanuele . .	» 327.50	329.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

27 giugno. — **Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13, nella sede in Modena.

4 luglio. — **Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara.** — Assemblea generale per le ore 13, nella sede in Milano, via S. Andrea P.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 14ª Decade — dall'11 al 20 Maggio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	1,030,254.58	65,073.53	329,457.09	1,262,640.43	8,699.22	2,696,124.85	4,248
1896	987,403.55	59,024.75	301,044.20	1,236,015.69	10,288.60	2,593,776.79	
Differenze nel 1897	+ 42,851.03	+ 6,048.78	+ 28.412.89	+ 26,624.74	— 1,589.38	+ 102,348.06	
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	13,806,777.03	737,680.91	4,101,170.86	17,478,323.41	146,854.34	36,270,806.55	4,248
1896	13,134,441.93	723,463.77	3.875,886.97	15,477,953.25	169,691.75	33,381,437.67	
Differenze nel 1897	+ 672,335.10	+ 14,217.14	+ 225,283.89	+ 2,000,370.16	— 22,837.41	+ 2.889,368.88	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	64,465.94	2,307.43	31,324 65	161,241.45	1,505.78	260,845.25	1,377
1896	62,299.28	1,603.22	26,041.16	102,021.16	1,508.10	193,472.92	
Differenze nel 1897	+ 2,166.66	+ 704 21	+ 5,283.49	+ 59,220.29	— 2.32	+ 67,372.33	
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	881,644.22	19,216.29	295,659.07	1,589.334.90	18,678.36	2,804,532.84	1,377
1896	831,529.65	18.414.77	271,963.58	1,323,019.99	21,634.76	2,466,562.75	
Differenze nel 1897	+ 50,114 57	+ 801.52	+ 23,695.49	+ 266,314.91	— 2,956.40	+ 337,970.09	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
525.68	495.51	+ 30.17	6,967.48	6,391.97	+ 575.51

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI APRILE 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	11,391.00	30,653.85	24,025.50	25,447.91	2,908.85	1,570.20	627.25	10,122.10	—
Piccola Velocità.	346.90	12,324.50	14,717.15	27,486.11	494.70	35.25	95.55	5,404.90	9,870.95
TOTALI	11,737.90	42,978.35	38,742.65	53,934.02	3,403.55	1,605.45	722.80	15,527.00	9,870.95

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

31ª Decade — Dal 1º al 10 Maggio 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	105,060.00	2,514.00	8,243.00	116,874.00	1,496.00	234,187.00	616.00	380.00
1896	86,685.00	2,190.00	7,310.00	105,224.00	1,911.00	203,320.00	616.00	330.00
Differenze nel 1897	+ 18,375.00	+ 324.00	+ 933.00	+ 11,650.00	— 415.00	+ 30,867.00	»	+ 50.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 MAGGIO 1897.				
1896-97	2,739,567.00	60,326.00	306,603.00	3,896,960.00	42,751.00	7,046,207.00	616.00	11,439.00
1895-96	2,771,586.00	62,909.00	313,002.00	3,668,085.00	42,927.00	6,858,509.00	616.00	11,134.00
Differenze nel 1897	— 32,019.00	— 2,583.00	— 6,399.00	+ 228,875.00	— 176.00	+ 187,698.00	»	+ 305.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	35,783.00	578.00	3,162.00	16,300.00	380.00	56,203.00	484.00	116.00
1896	31,584.00	556.00	2,715.00	18,861.00	307.00	54,023.00	484.00	112.00
Differenze nel 1897	+ 4,199.00	+ 22.00	+ 447.00	— 2,561.00	+ 73.00	+ 2,180.00	»	+ 4.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 MAGGIO 1897.				
1896-97	1,044,571.00	18,872.00	86,717.00	834,697.00	8,125.00	1,962,982.00	484.00	4,056.00
1895-96	1,043,218.00	17,992.00	79,834.00	662,260.00	7,947.00	1,811,251.00	484.00	3,742.00
Differenze nel 1897	+ 1,353.00	+ 880.00	+ 6,883.00	+ 142,437.00	+ 178.00	+ 151,731 00	»	+ 314.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	2,290.00	92.00	264.00	959.00	»	3,605.00	23.00	157.00
1896	3,025.00	113.00	270.00	790.00	»	4,198.00	23.00	182.00
Differenze nel 1897	— 735.00	— 21.00	— 6.00	+ 169.00	»	— 593.00	»	— 25.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1896 AL 10 MAGGIO 1897.				
1896-97	97,483.00	3,802.00	8,210.00	22,612.00	55.00	132,162.00	23.00	5,746.00
1895-96	97,106 00	4,175.00	7,226.00	15,670.00	55.00	124,232 00	23.00	5,401.00
Differenze nel 1897	+ 377.00	— 373.00	+ 984.00	+ 6,942.00	»	+ 7,930.00	»	+ 345.00

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società Anonima con Sede in Milano. — Capitale sociale L. 180 milioni, interamente versato

AVVISO PAGAMENTO DIVIDENDO.

Si fa noto ai portatori delle 360.000 Azioni Sociali che, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione, a datare dal 1º luglio p. v. sarà loro pagata presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro presentazione della cedola N. 23, la somma di italiane L. **12,50** per ciascuna Azione, a titolo di 2º acconto sul dividendo dell'esercizio 1896-97.

AVVISO PAGAMENTO INTERESSE SULLE OBBLIGAZIONI 4 0|0.

Si notifica che il pagamento dell'interesse fisso semestrale maturante al 1º luglio 1897 sulle Obbligazioni Sociali 4 0|0 avrà luogo, a cominciare dal giorno stesso, presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro consegna della cedola N. 14.

Milano, giugno 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

SERVIZIO FINANZA E TITOLI — *Società anonima sedente in Firenze - Capitale L. 260 milioni, interamente versato* — ESERCIZIO RETE ADRIATICA

ESTRAZIONI DELLE OBBLIGAZIONI eseguitesi in seduta pubblica il 15 maggio 1897.

Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a datare dal 1° ottobre 1897, mediante la consegna dei titoli muniti di tutte le cedole semestrali non scadute. - Dal 1° ottobre 1897 in poi cessano di essere fruttifere.

Titoli da una

Serie A

Numeri unitari dal N.	al N.
1216	1220
1241	1245
1446	1450
2146	2150
2791	2195
2826	2830
3641	3645
4786	4790
7461	7465
8841	8845
9756	9760
9886	9890
14386	14390
14726	14730
18341	18345
19456	19460
20381	20385
20546	20550
21546	21550
21671	21675
21951	21955
24746	24750
24926	24930
25691	25695
26396	26400
28961	28965
29651	29655
33336	33340
34436	34440
34446	34450
34601	34605
35241	35245
36541	36545
36661	36665
36716	36720
37281	37285
39756	39760
40066	40070
44201	44205
44906	44910
46101	46105
46641	46645
46981	46985
47346	47350
49121	49125
51436	51440
55161	55165
55496	55500
55596	55600
57586	57590
58581	58585
63371	63375
64586	64590
66196	66200
68236	68240
72041	72045
72596	72600
72896	72900
73871	73875
75576	75580
75616	75620
75981	75985
78466	78470
79191	79195
79781	79785
79886	79890
80531	80535
82116	82120
83521	83525
83746	83750
84296	84300
84491	84495
90386	90390
92476	92480
93671	93675
94001	94005
94011	94015
94806	94810
95111	95115
96861	96865
98471	98475
98736	98740
98776	98780
99641	99645
99851	99855
99866	99870
101471	101475
102921	102925
104591	104595
106476	106480
110441	110445
111076	111080
112201	112205
114591	114595
116661	116665
117981	117985
119261	119265
120186	120190
120506	120510
123346	123350
125751	125755
129891	129895
131221	131225
136341	136345
136376	136380
136391	136395
140356	140360
141951	141955
142286	142290
142526	142530
142776	142780
143721	143725
144851	144855
147626	147630
147816	137820
148331	148335
148386	148390
148946	148950

Serie B

dal N.	al N.
101471	101475
102921	102925
104591	104595
106476	106480
110441	110445
111076	111080
112201	112205
114591	114595
116661	116665
117981	117985
119261	119265
120186	120190
120506	120510
123346	123350
125751	125755
129891	129895
131221	131225
136341	136345
136376	136380
136391	136395
140356	140360
141951	141955
142286	142290
142526	142530
142776	142780
143721	143725
144851	144855
147626	147630
147816	147820
148331	148335
148386	148390
148946	148950
150616	150620
150781	150785
152301	152305
152546	152550
152716	152720
152731	152735
154791	154795
155016	155020
157696	157700
161156	161160
163386	163390
165836	165840
166541	166545
167701	167705
168711	168715
168806	168810
169111	169115
169261	169265
169586	169590
170316	170320
173216	173220
173611	173615
174911	174915
175601	175605
178421	178425
181686	181690
183171	183175
184011	181015
185526	185530
185756	185760
190846	190850
191006	191010
194141	194145
195416	195420
196371	196375
196656	196660
196916	196920
198326	198330
198616	198620
198971	198975
200491	200495
206671	206675

(Serie A, continued)

dal N.	al N.
206691	206695
207091	207095
208796	208800
209201	209205
210031	210035
211266	211270
211966	211970
212366	212370
212831	212835
213186	213190
219421	219425
219821	219825
223221	223225
223571	223575
223791	223795
224541	224545
226706	226710
226876	226880
228446	228450
228621	228625
228746	228750
228921	228925
230231	230235
230361	230365
230436	230440
230471	230475
231951	231955
232451	232455
234031	234035
235901	235905
236331	236335
236551	236555
237906	237910
239611	239615
242496	242500
242506	242510
244976	244980
246786	246790
248306	248310
248356	248360
250086	250090
251331	251335

Serie C

dal N.	al N.
223221	223225
223571	223575
223791	223795
224541	224545
226706	226710
226876	226880
228446	228450
228621	228625
228746	228750
228921	228925
230231	230235
230361	230365
230436	230440
230471	230475
231951	231955
232151	232455
234031	234035
235901	235905
236331	236335
236551	236555
237906	237910
239611	239615
242496	242500
242506	242510
244976	244980
246786	246790
248306	248310
248356	248360

Serie G

dal N.	al N.
1721	1730
2881	2890
4071	4080
11011	11020
11171	11180
11461	11470
12801	12810
13031	13040
17461	17470
18061	18070
19941	19950

Serie H (1, 2, 3 e 4 Sottoserie)

dal N.	al N.
1721	1730
2881	2890
4071	4080
52761	52770
53001	53010
101671	101680
152561	152570
153061	153070
153111	153120
153241	153250
153771	153780

Titoli da cinque

Serie A

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
124	150616	150620
157	150781	150785
461	152301	152305
510	152546	152550
544	152716	152720
547	152731	152735
959	154791	154795
1004	155016	155020
1540	157696	157700
2232	161156	161160
2678	163386	163390
3168	165836	165840
3309	166541	166545
3541	167701	167705
3743	168711	168715
3762	168806	168810
3823	169111	169115
3853	169261	169265
3918	169586	169590
4064	170316	170320
4644	173216	173220
4723	173611	173615
4983	174911	174915
5121	175601	175605
5685	178421	178425
6338	181686	181690
6635	183171	183175
6803	184011	184015
7106	185526	185530
7152	185756	185760
8170	190846	190850
8202	191006	191010
8829	194141	194145
9084	195416	195420
9275	196371	196375
9332	196656	196660
9384	196916	196920
9666	198326	198330
9724	198616	198620
9795	198971	198975
10099	200491	200495
11335	206671	206675
11339	206691	206695
11419	207091	207095
11760	208796	208800
11841	209201	209205
12007	210031	210035
12254	211266	211270
12394	211966	211970
12474	212366	212370
12567	212831	212835
12638	213186	213190
13885	219421	219425
13965	219821	219825
14645	223221	223225
14715	223571	223575
14759	223791	223795
14909	224541	224545
15342	226706	226710
15376	226876	226880
15690	228446	228450
15725	228621	228625
15759	228746	228750
15785	228921	228925
16047	230231	230235
16073	230361	230365
16088	230436	230440
16095	230471	230475
16391	231951	231955
16491	232451	232455
16807	234031	234035
17181	235901	235905
17267	236331	236335
17311	236551	236555
17582	237906	237910
17923	239611	239615
18500	242496	242500
18502	242506	242510
18996	244976	244980
19358	246786	246790
19662	248306	248310
19672	248356	248360

Serie B

N. di cart.	dal N.	al N.
244	1216	1220
249	1241	1245
290	1446	1450
430	2146	2150
559	2791	2795
566	2826	2830
729	3641	3645
958	4786	4790
1493	7461	7465
1769	8841	8815
1952	9756	9760
1978	9886	9890

(Serie A, continued)

N. di cart.	dal N.	al N.
2878	14386	14390
2946	14726	14730
3669	18341	18345
3892	19456	19460
4077	20381	20385
4110	20546	20550
4310	21546	21550
4335	21671	21675
4391	21951	21955
4950	24746	24750
4986	24926	24930
5139	25691	25695
5280	26396	26400
5793	28961	28965
5931	29651	29655
6668	33336	33340
6888	34436	34440
6890	34446	34450
6921	34601	34605
7049	35241	35245
7309	36541	36545
7333	36661	36665
7344	36716	36720
7457	37281	37285
7952	39756	39760
8014	40066	40070
8841	44201	44205
8982	44906	44910
9221	46101	46105
9329	46641	46645
9397	46981	46985
9470	47346	47350
9825	49121	49125
10288	51436	51440
11033	55161	55165
11100	55496	55500
11120	55596	55600
11518	57586	57590
11717	58581	58585
12675	63371	63375
12918	64586	64590
13240	66196	66200
13648	68236	68240
14409	72041	72045
14520	72596	72600
14580	72896	72900
14775	73871	73875
15116	75576	75580
15124	75616	75620
15197	75981	75985
15694	78466	78470
15839	79191	79195
15957	79781	79785
15978	79886	79890
16107	80531	80535
16424	82116	82120
16705	83521	83525
16750	83746	83750
16860	84296	84300
16899	84491	84495
18078	90386	90390
18496	92476	92480
18735	93671	93675
18801	94001	94005
18803	94011	94015
18962	94806	94810
19023	95111	95115
19373	96861	96865
19695	98471	98475
19748	98736	98740
19756	98776	98780
19929	99641	99645
19971	99851	99855
19974	99866	99870

Serie C

N. di cart.	dal N.	al N.
244	1216	1220
249	1241	1245
290	1446	1450
430	2146	2150
559	2791	2795
566	2826	2830
729	3641	3645
958	4786	4790
1493	7461	7465
1769	8841	8845
1952	9756	9760
1978	9886	9890
2878	14386	14390
2946	14726	14730
3669	18341	18345
3892	19456	19460
4077	20381	20385
4110	20546	20550
4310	21546	21550
4335	21671	21675
4391	21951	21955
4950	24746	24750

(Serie A, continued)

N. di cart.	dal N.	al N.
4986	24926	24930
5139	25691	25695
5280	26396	26400
5793	28961	28965
5931	29651	29655
6668	33336	33340
6888	34436	34440
6890	34446	34450
6921	34601	34605
7049	35241	35245
7309	36541	36545
7333	36661	36665
7344	36716	36720
7457	37281	37285
7952	39756	39760
8014	40066	40070
8841	44201	44205
8982	44906	44910
9221	46101	46105
9329	46641	46645
9397	46981	46985
9470	47346	47350
9825	49121	49125
10288	51436	51440
11033	55161	55165
11100	55496	55500
11120	55596	55600
11518	57586	57590
11717	58581	58585
12675	63371	63375
12918	64586	64590
13240	66196	66200
13648	68236	68240
14409	72041	72045
14520	72596	72600
14580	72896	72900
14775	73871	73875
15116	75576	75580
15124	75616	75620
15197	75981	75985
15694	78466	78470
15839	79191	79195
15957	79781	79785
15978	79886	79890
16107	80531	80535
16424	82116	82120
16705	83521	83525
16750	83746	83750
16860	84296	84300
16899	84491	84495
18078	90386	90390
18496	92476	92480
18735	93671	93675
18801	94001	94005
18803	94011	94015
18962	94806	94810
19023	95111	95115
19373	96861	96865
19695	98471	98475
19748	98736	98740
19756	98776	98780
19929	99641	99615
19971	99851	99855
19974	99866	99870
20295	101471	101475
20585	102921	102925
20919	104591	104595
21296	106476	106480
22089	110441	110445
22216	111076	111080
22441	112201	112205
22919	114591	114595
23333	116661	116665
23597	117981	117985
23853	119261	119265
24038	120186	120190
24102	120506	120510
24670	123346	123350
25151	125751	125755
25979	129891	129895
26245	131221	131225
27269	136341	136345
27276	136376	136380
27279	136391	136395
28072	140356	140360
28391	141951	141955
28458	142286	142290
28506	142526	142530
28556	142776	142780
28745	143721	143725
28971	144851	144855
29526	147626	147630
29564	147816	147820
29667	148331	148335
29678	148386	148390
29790	148946	148950
30124	150616	150620
30157	150781	150785
30461	152301	152305
30510	152546	152550
30544	152716	152720
30547	152731	152735
30959	154791	154795
31004	155016	155020
31540	157696	157700
32232	161156	161160
32678	163386	163390
33168	165836	165840
33309	166541	166545
33541	167701	167705
33743	168711	168715
33762	168806	168810
33823	169111	169115
33853	169261	169265
33918	169586	169590
34064	170316	170320
31644	173216	173220
34723	173611	173615
34983	174911	174915
35121	175601	175605
35685	178421	178425
36338	181686	181690
36635	183171	183175
36803	184011	184015
37106	185526	185530
37152	185756	185760
38170	190846	190850
38202	191006	191010
38829	194141	194145
39084	195416	195420
39275	196371	196375
39332	196656	196660
39384	196916	196920
39666	198326	198330
39724	198616	198620
39795	198971	198975
40099	200491	200495
41335	206671	206675
41339	206691	206695
41419	207091	207095
41760	208796	208800
41841	209201	209205
42007	210031	210035
42254	211266	211270
42394	211966	211970
42474	212366	212370
42567	212831	212835
42638	213186	213190
43885	219421	219425
43965	219821	219825

Serie D-E

N. di cart.	dal N.	al N.
244	1216	1220
249	1241	1245
290	1446	1450
430	2146	2150
559	2791	2795
566	2826	2830
729	3641	3645
958	4786	4790
1493	7461	7465
1769	8841	8845
1952	9756	9760
1978	9886	9890
2878	14386	14390
2946	14726	14730
3669	18341	18345
3892	19456	19460
4077	20381	20385
4110	20546	20550
4310	21546	21550
4335	21671	21675
4391	21951	21955
4950	24746	24750
4986	24926	24930
5139	25691	25695
5280	26396	26400
5793	28961	28965
5931	29651	29655
6668	33336	33340
6888	34436	34440
6890	34446	34450
6921	34601	34605
7049	35241	35245
7309	36541	36545
7333	36661	36665
7344	36716	36720
7457	37281	37285
7952	39756	39760
8014	40066	40070
8841	44201	44205
8982	44906	44910
9221	46101	46105
9329	46641	46645
9397	46981	46985
9470	47346	47350
9825	49121	49125
10288	51436	51440
11033	55161	55165
11100	55496	55500
11120	55596	55600
11518	57586	57590
11717	58581	58585
12675	63371	63375
12918	64586	64590
13240	66196	66200
13648	68236	68240
14409	72041	72045
14520	72596	72600
14580	72896	72900
14775	73871	73875
15116	75576	75580
15124	75616	75620
15197	75981	75985
15694	78466	78470
15839	79191	79195
15957	79781	79785
15978	79886	79890
16107	80531	80535
16424	82116	82120
16705	83521	83525
16750	83746	83750
16860	84296	84300
16899	84491	84495
18078	90386	90390
18496	92476	92480
18735	93671	93675
18801	94001	94005
18803	94011	94015
18962	94806	94810
19023	95111	95115
19373	96861	96865
19695	98471	98475
19748	98736	98740
19756	98776	98780
19929	99641	99645
19971	99851	99855
19974	99866	99870
20295	101471	101475
20585	102921	102925
20919	104591	104595
21296	106476	106480
22089	110441	110445
22216	111076	111080
22441	112201	112205
22919	114591	114595
23333	116661	116665
23597	117981	117985
23853	119261	119265
24038	120186	120190
24102	120506	120510
24670	123346	123350
25151	125751	125755
25979	129891	129895
26245	131221	131225
27269	136341	136345
27276	136376	136380
27279	136391	136395
28072	140356	140360
28391	141951	141955
28458	142286	142290
28506	142526	142530
28556	142776	142780
28745	143721	143725
28971	144851	144855
29526	147626	147630
29564	147816	147820
29667	148331	148335
29678	148386	148390
29790	148946	148950
30124	150616	150620
30157	150781	150785
30461	152301	152305
30510	152546	152550
30544	152716	152720
30547	152731	152735
30559	154791	154795
31004	155016	155020
31540	157696	157700
32232	161156	161160
32678	163386	163390
33168	165836	165840
33309	166541	166545
33541	167701	167705
33743	168711	168715
33762	168806	168810
33823	169111	169115
33853	169261	169265
33918	169586	169590
34064	170316	170320
31644	173216	173220
34723	173611	173615
34983	174911	174915
35121	175601	175605

(Il seguito nel prossimo numero).

(Il seguito nel prossimo numero).

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati: alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi, Via Napoli	via Calais	825 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi, Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
(ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1-2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 57 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 48 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	8 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par	9 — antim.	10 30 a	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) Par	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

Ing. M. BONELLI

LA CONCIMAZIONE RAZIONALE
dedotta dai risultati sperimentali

Tomo Primo: Gli Elementi della Fertilità. Un vol. in-12° di circa 200 pag. e tabelle.
Tomo Secondo: Le Piante e il Suolo. 1 vol. in-12° di circa 450 pag. con figure grafiche.
Prezzo dei due volumi L. **8.**

TITO POGGI

I PRINCIPII FONDAMENTALI
DELLA
CONCIMAZIONE
e la coltivazione cosidetta siderale

Seconda edizione interamente rifatta
Un vol. in-12°, 1897. L. **1.25.**

CHARLES SÉE

AIDE-MÉMOIRE DE POCHE
DE
L'ARCHITECTE
ET DE
l'Ingénieur Constructeur
pour le calcul des constructions

Un vol. in-12° avec 82 fig., 1897, relié. L. **5.**

A. MINET, Ingénieur

L'ALUMINIUM

Deuxième Partie:
Applications - Alliages nouveaux.
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte. L. **5.**
Première Partie: *Fabrication - Emploi.*
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte, 1896. L. **5.**

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 12 Giugno 1897 NUM. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1896 - Assemblea generale 20 maggio 1897

(Continuazione — Vedi Numero 22).

VI. — **Esercizio.**

§ 1. LUNGHEZZA DELLE LINEE E LUNGHEZZE MEDIE ESERCITATE.

Per il passaggio alla rete principale del tronco Borgo S. Lorenzo Marradi (km. 32.004), ed in seguito alle rettifiche dovute all'ampliamento della stazione di Brescia e all'apertura all'esercizio di quella di Firenze al Campo di Marte, la lunghezza della rete principale risulta al 31 dicembre 1896 di km. 4247.844.

La rete secondaria, alla quale cessò di appartenere l'accennato tronco Borgo S. Lorenzo-Marradi, si ridusse a chilometri 1340.656 (1).

Le due reti riunite avevano quindi al 31 dicembre 1896 una lunghezza complessiva di km. 5588.500, eguale alla lunghezza media esercitata, poichè tutte le linee componenti le due reti furono aperte durante l'intero anno.

§ 2. MATERIALE ROTABILE IN SERVIZIO.

Nel quadro allegato N. 7 sono indicate le variazioni e modificazioni apportate durante l'anno 1896 al materiale rotabile, del quale è dato, nel quadro stesso, lo stato al 31 dicembre u. s.

§ 3. PERCORRENZE DEI TRENI E DEL MATERIALE.

Confrontando il quadro allegato N. 8 con quello analogo dell'anno precedente si nota che di fronte alla lieve diminuzione di km. 9736 nel percorso dei treni viaggiatori, si è avuto il sensibile aumento di km. 343,563 nel percorso dei treni merci, dovuto in massima parte ai trasporti eccezionalmente importanti di uve e mosti dalle Puglie all'Italia settentrionale durante il periodo della vendemmia.

(1) Non compresi km. 36,172, lunghezza complessiva di alcuni tratti di linea che, appartenenti alla rete principale, sono anche esercitati come facenti parte della rete secondaria.

§ 4. INTERRUZIONI ED ALTRI ACCIDENTI NEL SERVIZIO.

Gl'inconvenienti verificatisi nel servizio durante l'anno 1896 non furono molti, e sebbene le conseguenze siano state purtroppo in alcuni casi dolorose, non si ebbero a risentire danni di molta gravità.

Fra le interruzioni non è da accennare che quella fra Pistoia e Bagni della Porretta, dovuta ai guasti arrecati dalle acque ai manufatti, e che quantunque durata dal 21 agosto al 5 settembre non portò che una limitazione nel servizio locale, essendosi sempre mantenute le comunicazioni dirette fra Firenze e Bologna per la via di Faenza.

Pel rimanente sono da notare: l'urto per falso scambio del treno 507 del 10 gennaio contro la rimessa locomotive d'Iseo, con danni al materiale, morte del fuochista e ferite leggiere ad altri tre agenti; il fuorviamento del diretto 53 del 22 aprile sullo scambio di entrata della stazione di Ala, con ferimento di due impiegati postali e danni di non molta importanza al materiale; l'urto del treno 797 del 3 agosto contro una colonna di carri alla stazione di Ponte S. Giovanni, con danni sensibili al materiale rotabile e ferite di non molta gravità al fuochista; l'investimento presso l'imbocco della galleria di Piona sulla linea Lecco-Colico del diretto 12 del 28 settembre in un treno di soccorso proveniente da Colico, con morte di un brigadiere dei RR. Carabinieri e di un agente, ferimento di 22 persone fra viaggiatori, personale di servizio ed estranei, e danni considerevoli al materiale; l'urto del treno 651 del 7 novembre contro una colonna di carri nella stazione di Ferrara, con ferimento di tre viaggiatori e di un agente, e danni leggeri al materiale.

Nel quadro allegato N. 11 sono trascritte le solite notizie su tutti gli accidenti accaduti durante l'anno.

§ 5. TARIFFE.

Servizio interno. — *Viaggiatori.* — Per aumentare il traffico dei viaggiatori, oltre alla istituzione di nuove corrispondenze con biglietti di andata e ritorno, furono concesse eccezionali facilitazioni specialmente in occasione di pellegrinaggi dal Veneto e dalle provincie dell'Emilia a Padova, a Roma e Valle di Pompei, e per le feste di Roma, Bari e Firenze nella fausta circostanza delle nozze di S. A. R. il Principe di Napoli.

Merci. — Opportune modificazioni vennero portate in alcune tariffe speciali e locali, consigliate in parte dalle mutate condizioni di alcuni traffici ed in parte anche dal progressivo sviluppo delle relazioni commerciali con altre regioni.

Alcune di dette tariffe vennero estese ad altre località e di quelle temporanee che venivano a scadere fu prorogato l'esperimento per meglio giudicare dei loro effetti.

Ottimi risultati ha dato in quest'anno la riattivazione, durante il periodo della vendemmia, della tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata per l'uva fresca.

Fu istituita, in via di esperimento, con rinunzia della partecipazione del Governo ai prodotti lordi, la nuova tariffa eccezionale N. 1006, P. V., allo scopo di favorire lo smercio delle ligniti nazionali nelle località dove predomina, per ragioni di minor costo, il consumo delle ligniti e dei carboni esteri che vi giungono dal mare con mezzi di trasporto concorrenti alla ferrovia.

Servizi cumulativi. — Fu riordinato il servizio cumulativo colla Società delle ferrovie di Reggio Emilia e si son presi i preliminari accordi per un riordinamento anche di quello colla Società Veneta.

Per richiesta del Governo furono studiati alcuni miglioramenti atti a sviluppare il traffico colla Sardegna, in specie per quanto riguarda la registrazione diretta dei bagagli ed il trasporto delle derrate alimentari dall'isola al continente.

Il nuovo servizio bagagli è già in vigore e quanto prima lo sarà pure anche quello delle derrate e delle altre merci

Servizi cumulativi esteri. — Le trattative iniziate con l'appoggio dei Governi dei due Stati tra le ferrovie continentali d'Italia e quelle Ungheresi, per l'istituzione di un servizio diretto per le merci via Ancona o Venezia-Fiume e viceversa, sono di recente state condotte a termine, essendo rimaste appianate completamente tutte le difficoltà che il parziale transito marittimo dei trasporti presentava in ordine specialmente alle disposizioni della convenzione internazionale di Berna pei trasporti delle merci sulle strade ferrate. La tariffa sta per essere attuata intanto per i trasporti a piccola velocità, mentre i risultati che sarà per produrre il nuovo servizio varranno di norma per una sua eventuale maggiore estensione in avvenire.

Trasporti militari. — Al nuovo servizio dei trasporti, assuntosi col 1° luglio scorso anno, furono introdotte, di accordo col Ministero della Guerra, colla Mediterranea e colla Sicula, alcune importanti modificazioni, le quali formarono oggetto di uno speciale atto addizionale alla Convenzione, atto che è già stato approvato dal Governo.

Pacchi postali. — Durante questo esercizio ebbero compimento, con reciproca soddisfazione delle parti, le trattative precedentemente iniziate coi competenti Ministeri circa i compensi dovuti alla nostra Amministrazione per il trasporto dei pacchi postali dopo che fu elevato il loro peso minimo da 3 a 5 kg.

Concessioni particolari. — Speciale sorveglianza anche in quest'anno si è esercitata sulla forte concorrenza cui è soggetta la nostra rete per parte delle Società di Navigazione, di alcune ferrovie secondarie, di tramvie, fiumi, laghi, canali e vie carrettiere; e si è procurato di combatterle mediante nuove concessioni particolari vincolate alla consegna di determinati quantitativi annui di merci, e mediante la conferma della maggior parte di quelle che ebbero vigore anche negli anni passati.

§ 6. Traffico.

I prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, depurati dall'imposta erariale, furono nel 1896 i seguenti:

L. 100,177,630.36 per le linee della rete principale;
» 7,529,182.34 per le linee della rete complementare collegate alla rete principale;

L. 107,706,812.70 in totale.

In confronto dei prodotti dell'esercizio precedente si ha nel 1896:

L. 4,039,171.42 di aumento per la rete principale,
» 162,791.01 di aumento per la rete complementare,

L. 4,201,962.43 di aumento complessivo nei prodotti ripartibili col Governo in confronto col 1895.

I proventi delle due reti si ripartiscono per categoria di trasporto nel modo seguente:

CATEGORIE dei trasporti	RETE PRINCIPALE (1)			
	1895	1896	Differenze nel 1896 in più	Differenze nel 1896 in meno
	lire	lire	lire	lire
Viaggiatori	37,951,876.22	37 896.409.79	»	55,466.43
Bagagli, giornali e cani . .	1,784,758.46	1.886,276.07	101,517.61	»
Merci, veicoli, ecc. a G. V.	6,596.454.12	6.708,767.12	112,313 00	»
Merci e bestiame a P.V. accel.	5,691,252.72	6,882.293.42	1,191,040.70	»
Merci veicoli e bestiame P. V.	43,691,231 31	46,398,942.04	2,707,710.73	»
Prodotti indiretti dell'eserc.	422,886.11	404,941.92	»	17,944.19
Totale . . .	96,138,458.94	100,177,630.36	4,112,582.04	73.410.62
			+ 4,039,171.42	
	RETE COMPLEMETARE			
	lire	lire	lire	lire
Viaggiatori	2,630,242.78	2,594,063.88	»	36,178.90
Bagagli, giornali e cani . .	66,335.65	68,973.01	2,637.36	»
Merci, veicoli, ecc. a G. V.	499,146.30	480,844.35	»	18,301.95
Merci e bestiame a P.V. accel.	347,030.43	397,831 68	50,601.25	»
Merci, veicoli e bestiame P. V.	3,776,220 82	3,942,250.31	166,029.49	»
Prodotti indiretti dell'eserc.	47,415.35	45,419.11	»	1,996.24
Totale . . .	7,366,391.33	7,529,182.34	219,268 10	56,477 09
			+ 162,791.01	

(1) Compresi i prodotti della linea comune Milano-Chiasso.

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico resulta di L 23,582.30 per la rete principale e di L. 5,470.67 per la rete complementare; per cui in confronto dell'anno precedente si ebbe un aumento di L. 773.65 nel prodotto medio chilometrico della rete principale e di L. 51,85 in quello della rete complementare.

I resultati del traffico dell'anno 1896 sono contenuti nei quadri allegati, e dal loro confronto con quelli dell'anno precedente si rilevano le seguenti differenze (1):

Movimento e prodotto viaggiatori. — La quantità complessiva dei viaggiatori trasportati nel 1896 fu di N. 15,494,072 mentre nel 1895 se ne trasportarono . . » 15,188,841

Differenza in più N. 305,231

Il lieve aumento di quantità non riuscì però a dare un maggior prodotto essendo diminuito il percorso medio dei viaggiatori a tariffa ridotta di andata-ritorno. La diminuzione di circa L 1,000,000 nei biglietti di andata-ritorno dipende specialmente dall'essere mancati nel 1896 i viaggi che si effettuarono nel 1895 in occasione dell'Esposizione artistica internazionale di Venezia, del 25° anniversario della liberazione di Roma, dei pellegrinaggi per la ricorrenza della traslazione della Santa Casa di Loreto e delle elezioni politiche generali, circostanze queste che in complesso diedero nell'anno precedente un provento di oltre L. 1,300,000.

L'inclemenza della stagione estiva contribuì pure sulla segnalata diminuzione e su quella dei biglietti circolari internazionali.

Tenendo però conto dell'incremento verificatosi nel prodotto dei biglietti a tariffa intera, per circa L. 530,000, e del maggior prodotto derivato dai biglietti venduti in occasione delle nozze del Principe di Napoli (L. 350,000 circa) il prodotto dei viaggiatori ammonta in complesso per il 1896 a L. 39,724,245.50 e quindi presenta in confronto del 1895 la diminuzione di sole L. 119,713.55. (*Continua*).

(1) Come nelle precedenti relazioni in questo confronto non si tenne conto del movimento e prodotto della linea Milano Chiasso.

LE COMUNICAZIONI RAPIDE
NELLE GRANDI CITTÀ AMERICANE

(*Conferenza fatta a Vienna dall'ing.* Von EMPEYER).

(Contin. — Vedi n. 22).

Supponiamo il prezzo fondiario a 800 fiorini, che non è eccezionale; se noi vi aggiungiamo il costo della nuova costruzione, occorrerà, appena tre o quattro isolati più lontani, un prezzo di locazione tre volte maggiore per assicurare lo stesso reddito.

Tenterò di mostrare la differenza di situazione tra New-York e Vienna. Supponendo che ad una casa di cinque piani corrisponda una locazione di 400 fiorini, ad una casa di 15 piani corrisponderà un valore locativo di 1,200 fiorini. Se le spese di costruzione sono le stesse, e infatti esse non differiscono sensibilmente per una costruzione fatta in condizioni razionali, questo valore totale corrisponderà ad un valore fondiario triplo o quadruplo, nell'ipotesi di una casa trovantesi nelle medesime condizioni di locazione. Mentre qui il prezzo del fitto diminuisce coll'altezza del piano, a New-York, rimane identico in tutta la casa; soltanto il primo ed il secondo piano sono meno ricercati, per la ragione che nessuno si adatta, dopo aver abitato una volta un piano superiore ed averne conosciuto gli agi, a rientrare nella sfera della polvere e del rumore della capitale.

È facile comprendere, da questo, che il prezzo fondiario triplo o quadruplo dipende essenzialmente dal tasso del fitto senza aumento di prezzo, secondo i piani, e che se si potesse oggidì per ciò che è delle costruzioni, elevare degli alti fabbricati per uffici nelle larghe vie del centro della città, i proprietari avrebbero ogni interesse a farlo, per creare così il quartiere commerciale desiderato.

L'interesse pubblico si riassume nell'opinione espressa da un architetto inglese, che la « City », cioè il quartiere commerciale di Londra, non potrebbe che guadagnarvi sotto ogni rapporto se le abitazioni fossero di 10 o 15 piani in luogo di quattro, e se le strade avessero doppia larghezza delle attuali. Infatti, la città può esigere la cessione gratuita di una parte importante della strada in compenso della maggiore entrata presumibile per l'immobile.

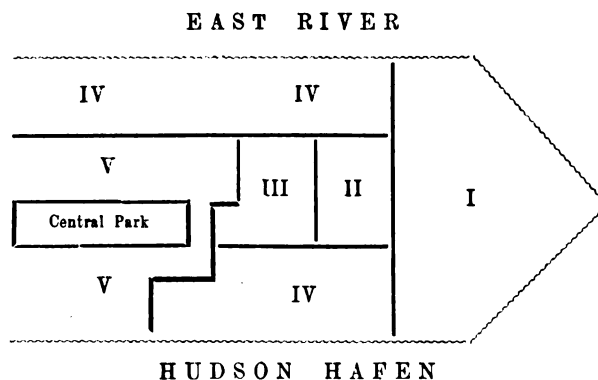
La mancanza di sorveglianza nella costruzione dei fabbricati ha indotto i consiglieri comunali di Chicago a limitare a 12 piani l'altezza dei fabbricati.

Oggidì, hanno acquistato un'esperienza di più. La riduzione del rapporto di un terreno da fabbricare enormemente caro non aveva avuto altro effetto che di fare intraprendere le nuove costruzioni con un capitale minimo, in ragione di questa diminuzione, cioè queste costruzioni erano meno bene eseguite.

In luogo di quei fabbricati con scheletro di ferro, di venti piani, che erano incontestabilmente resistenti ed incombustibili, si videro innalzare delle costruzioni in muratura e legno, comprendenti al più 8 piani, e, senza dubbio assai meno resistenti ed incombustibili dei precedenti.

I fabbricati pretenziosi costituiscono l'eccezione a Vienna; qui, il proprietario, come l'impresario, cerca innanzi tutto un terreno di buona qualità e produttore. Inoltre, non bisogna perdere di vista che da noi non si elevano altre costruzioni all'infuori di quelle giustificate dal loro reddito.

Un limite di cinque piani nell'altezza deve necessariamente esercitare un'influenza assai più grande ancora sulla qualità delle case, se si intende che esse restino produttive; inoltre esso deve aver per conseguenza di abbassare il prezzo dei terreni all'interno della città tanto quanto nei quartieri esteriori, al disotto di ciò che potrebbe essere se si volesse e si potesse costruirvi delle importanti case di commercio e delle case d'abitazione di grande reddito. A questo riguardo, un cambiamento nello stato delle cose attuali non potrebbe che provocare lo rialzo dei terreni a Vienna e fare abbassare il prezzo delle locazioni, che, a cagione precisamente delle circostanze suindicate, sono elevate fuori di ogni proporzione.

Vogliate permettermi intanto di presentarvi, come un esempio di ciò che si è detto, la divisione della città di New-York, non dal punto di vista dei quartieri, ma al punto di vista dell'uso e dei generi dei fabbricati:

I. — Il quartiere degli uffici, descritto più sopra, con l'Hôtel-de-Ville nel centro, all'estremità inferiore dell'Isola; il quartiere principale degli avvocati, degli agenti d'affari, dei banchieri, degli ingegneri, dei negozianti all'ingrosso, possiede più di cento di queste case di uffici, a dodici piani ed anche più, ed a fianco, delle officine, dei depositi di merci, ed infine, i *quais* del porto, con gli impianti per l'imbarco e lo sbarco delle merci.

II. Il quartiere del commercio al dettaglio, per oggetti di fantasia, articoli di mode e *drygoods* (merci secche), per opposizione con i *greengoods* (merci verdi), soggette a guastarsi, con una dozzina di magazzini, come il celebre *Bon marché* di Parigi. Là si recano le signore di New York per fare le loro compere all'infuori di ciò che ha attinenza colla cucina, cioè esse vi si fanno portare del « Shoffing express » verso le 11 del mattino, per ritornarne alle 3 ore, mentre i loro mariti discendono con l' « Office express », alle 9 del mattino, al quartiere I e ne ripartono a 5 ore.

III. — Il quartiere degli alberghi e dei teatri. New-York possiede, in questo quartiere, 120 alberghi, senza contare le case di pensione, e circa 20 teatri. Dal punto di vista dei teatri, New-York è la prima città del mondo.

IV. — Il quartiere delle fabbriche. I terreni vaghi che esistono là sono utilizzati per stabilire dei veri baraccamenti, all'uso degli operai, cosa che non è da imitare.

V. — Il quartiere propriamente detto delle abitazioni comprendente gli alberghi, le case per famiglie, la casa di commercio (*Flat*) e le case operaie (*Tenement*). Come ho già detto, questo quartiere si prolunga nei sobborghi del Nord, al di là della North-River (Hudson) e dell'East-River.

Noi vediamo, da questo, che le comunicazioni rapide, di cui si è fatto menzione al principio di questa conferenza, devono aver luogo principalmente nella direzione I-V, lungo l'isola e seguendo il suo asse. Lo sviluppo del traffico ha naturalmente seguita questa orientazione ed è stato grandemente influenzato da essa, in virtù della relazione reciproca sì frequentemente osservata fra i mezzi di comunicazione ed i viaggiatori, secondo cui l'estensione degli uni cagiona l'aumento degli altri.

Le comunicazioni nella direzione I-V si effettuano con 14 *avenues* parallele, per mezzo di 7 linee di tramways a trazione animale od a cavo e di quattro linee aeree con 10 binari; a queste linee se ne aggiungeranno prossimente ancora due. (*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

Atti dell'Associazione fra Utenti di Caldaie a vapore del Piemonte. — Quest'Associazione ha pubblicato il volume degli Atti per l'Esercizio 1896 dal quale risultano evidenti i progressi continui di questa benemerita Associazione, che sorta su basi modestissime or sono sei anni, non tardò ad affermarsi una delle prime Associazioni congeneri d'Italia.

Il numero dei suoi soci raggiunge ora la bella cifra di 773 con 810 stabilimenti e 1409 caldaie aventi complessivamente 34118 metri quadrati di superficie riscaldata.

La bella Relazione dell'egregio segretario ing. Carlo Giovara è accompagnata da interessanti quadri statistici compilati sulle osservazioni ed appunti dei Periti dal solerte Direttore-tecnico ing. Lorenzo Decugis; tutti questi documenti formano una messe copiosa di utilissime norme sulla costruzione ed economia di esercizio delle caldaie; la esposizione dei varii inconvenienti riscontrati in alcune Caldaie e delle cause che li produssero, é il miglior criterio pratico che si possa infondere agli Utenti per salvaguardare i loro apparecchi; la interessante classificazione delle caldaie secondo la natura delle varie industrie, ci fa conoscere che fanno parte di quest'Associazione ben 598 locomobili destinate all'Agricoltura, e la non meno interessante classificazione delle caldaie secondo il luogo di costruzione, ci fa pur rilevare con leggittimo sentimento di amor proprio che 401 di esse caldaie con 13,100 m. q. di superficie riscaldata sono di costruzione italiana. Per cui, astrazion fatta per le locomobili che d'ordinario sono di origine inglese, si può ritenere che in quest'ultimo ventennio la preponderanza delle caldaie fisse per le varie industrie sia di costruzione italiana.

Nell'intento poi di prevenire i danni che derivano agli Utenti dall'uso di acque incrostanti, il Consiglio di Amministrazione seguendo le offerte del suo vice-presidente prof. Benedetto Porro, ha deliberato d'intraprendere gratuitamente una serie di ricerche ed analisi chimiche sulla natura delle varie acque in uso presso gli Associati; niuno vi è che non veda di quanta importanza possa riuscire questo nuovo immane lavoro col quale l'Associazione stessa si acquisterà sempre più il favore degli Industriali, decidendo anche i pochi che ancora non l'avessero fatto ad affidarsi ad essa per la sorveglianza delle loro caldaie.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Le dichiarazioni del Ministro Prinetti sulla questione dei ferrovieri. — Nelle ultime sedute della Camera è continuata la discussione del Bilancio dei Lavori Pubblici, che fu approvato nella seduta del 10 corrente.

Lo spazio non ci consente di riassumere la lunga discussione ed i rilievi fatti ad ogni capitolo. Ci limiteremo soltanto ad accennare alle dichiarazioni del Ministro Prinetti sulla questione dei ferrovieri, in risposta ad un discorso del deputato Nofri.

L'on. Ministro affermò anzitutto essere necessario lasciare che la Commissione d'inchiesta compia serenamente il suo lavoro.

Quanto ai salari, disse essere provato che le Società ferroviarie italiane spendono nel personale 20 milioni più che le Società estere, e anche la media è superiore di 100 lire a quella delle ferrovie austriache. Nè può influire in questa media la cifra degli alti stipendi, poichè gli stipendi superiori a 6 mila lire rappresentano una percentuale piccolissima.

Sarà dunque oggetto della Commissione d'inchiesta di studiare le ragioni di questo malcontento dei ferrovieri.

Poichè l'on. Nofri accennò allo sciopero del personale delle ferrovie svizzere, avvertì che quel personale si limitava semplicemente a reclamare la stabilità per 6 anni.

I nostri ferrovieri invece sono assunti in servizio stabile, ed hanno diritto a pensione.

Si è poi giunti a questo, che i tribunali hanno limitato il diritto delle Società di traslocare i loro impiegati.

Quanto alle Casse pensioni, il loro disavanzo varia, secondo i diversi criteri di calcoli, di 40 milioni. Il Ministero confida che il disegno che provvede a questo disavanzo, diventi legge dello Stato. Ma bisogna che i ferrovieri sappiano che questa legge è un vero atto di illuminata generosità da parte del Governo e del Parlamento italiano, poichè nessun diritto compete ai ferrovieri, spiccatamente a quelli già appartenenti alla rete dell'Alta Italia, di vedere fermato il disavanzo della Cassa pensioni.

Dichiarò in ultimo che i diritti del Governo di fronte alle Società sono determinati dalle Convenzioni, e il ministro ha dei poteri limitati.

Osservò, infine, che di contro ai lamenti del personale ferroviario vi sono le istanze di migliaia d'aspiranti!

Chiuse dichiarando essere appunto nell'interesse del Paese che egli respinge l'idea dell'esercizio di Stato.

— **Ferrovia Acqui-Alessandria.** Nella seduta di ieri si discusse il progetto di legge per il riscatto della ferrovia Acqui-Alessandria.

L'on. *Ceriana-Mayneri*, relatore, presentò l'Ordine del giorno seguente, proposto dalla Commissione che respinse il progetto:

« La Camera, non ritenendo conforme ai legittimi interessi dello Stato la convenzione per il riscatto della ferrovia Acqui-Alessandria, la respinge e passa all'ordine del giorno ».

La Camera, dopo breve discussione, lo approvò.

Il progetto di legge per il riscatto della ferrovia Acqui-Alessandria fu dunque respinto.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Apertura dei tronchi Cansano-Isernia e Rionero-Potenza.

Siamo informati che nel prossimo settembre verranno aperti all'esercizio i tronchi di ferrovia da Cansano ad Isernia e da Rionero a Potenza in costruzione a cura dell Adriatica.

><

Ferrovia Iglesias-Monteponi.

(*Cessione dell'esercizio alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde*).

Con Reale Decreto del 1° corrente è stata approvata la convenzione 19 dicembre 1896, stipulatasi tra la Società Italiana delle Strade Ferrate della Sardegna e la Reale Compagnia delle Ferrovie Sarde, per la cessione a quest'ultima della concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Iglesias a Monteponi. In dipendenza di tale cessione, il termine per l'apertura all'esercizio pubblico della predetta linea, viene prorogato al 31 dicembre 1898.

><

Biglietti d'andata e ritorno speciali per la Valle d'Aosta.

Le Ferrovie del Mediterraneo hanno rassegnata all'approvazione governativa la proposta di istituzione di biglietti di andata e ritorno speciali a prezzo ridotto da *Torino*, *Milano* e *Genova*, rispettivamente per le seguenti località della Valle d'Aosta: *Courmayeur*, *Pré-S.Didier*, *S. Rémy* e *Gressoney*.

Tali biglietti, con validità di giorni 5 e con facoltà di fermata in tre stazioni intermedie, nell'andata e nel ritorno, verranno, nel caso, istituiti per il prossimo periodo estivo, dal principio di luglio alla prima metà di settembre.

><

Ferrovia Brescia-Trento,

Ci informano da Brescia che il signor avv. Bortolo Pirlo, nella sua qualità di Segretario del Comitato di Valle Sabbia per una ferrovia da Brescia a Trento, a sensi dell'articolo 242 della Legge 20 marzo 1865, n. 2048, sui lavori pubblici, ha fatto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che sia accordata al Comitato di Valle Sabbia per una ferrovia Brescia-Trento, l'autorizzazione a compiersi sul terreno gli studi di un progetto di ferrovia per il tronco Vobarno-Ponte Caffaro.

Il predetto Comitato è composto dei signori Zanetti cav. dott. Stefano, ing. Borra Antonio, comm. Achille Bertelli, cav. Angelo Migliavacca, avv. Giacomo Rebughi, avv. Bortolo Pirlo, ing. Angelo Restelli, Lombardi Alberto e Passerini Giacomo.

Giusta lo schema di tracciato presentato unitamente all'istanza precitata, la nuova linea dovrebbe seguire la vallata del Chiese fin oltre Lavenone ed arrivare poscia a Ponte Caffaro, mantenendosi in sponda del lago d'Idro. La linea toccherebbe i seguenti abitati: Vobarno, Sabbio, Barghe, Nozza, Vestone, Lavenone ed Anfo.

><

Ferrovia San Giorgio di Nogaro-Cervignano.

Siamo informati che il Governo Austro-Ungarico ha dato la propria adesione al protocollo riguardante la congiunzione della ferrovia San Giorgio di Nogaro-Cervignano.

><

Riordinamento delle tariffe marittime.

Sappiamo che la Commissione incaricata di esaminare e di riordinare le tariffe marittime ha ripreso i suoi lavori e spera fra non molto di poter completare le sue proposte.

Una volta ultimato un tale lavoro, sarà possibile procedere agli studi riguardanti il riordinamento generale del servizio cumulativo ferroviario marittimo.

><

Progetto di orario dei treni sussidiari ai diretti fra Pisa e Roma.

L'Adriatica ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto di orario dei treni sussidiari ai diretti della ferrovia Maremmana fra Pisa e Roma, anche per la via di Firenze, stato concordato colla Mediterranea, e da attivarsi in caso di simultanea interruzione delle linee Pisa-Grosseto ed Empoli-Chiusi.

Dal canto proprio la Mediterranea ha presentato al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate il progetto di orario da essa concordato coll'Adriatica pei treni speciali, via Firenze, da attuarsi per la prosecuzione dei diretti della Pisa-Roma, in caso di contemporanea interruzione delle linee Pisa Grosseto ed Empoli-Chiusi predette.

><

Binario d'allacciamento fra il porto mercantile di Spezia e la ferrovia Pisa-Spezia.

Sappiamo che il Ministero della Marina al cui esame venne, dal Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, sottoposto il progetto compilato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per un binario di allacciamento fra il porto mercantile di Spezia e la ferrovia Pisa Spezia, ha dichiarato che nei rispetti dell'Amministrazione della Marina non aveva a fare alcuna osservazione intorno al progetto medesimo.

><

Conferenza per la concessione di biglietti di transito a piedi sulle ferrovie a persone estranee al servizio.

Il giorno 15 del corrente mese avrà luogo presso il Regio Ispettorato generale delle Strade Ferrate una conferenza fra Delegati delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e del Governo allo scopo di regolare, con disposizioni di massima, la concessione dei biglietti di transito a piedi sulle ferrovie a persone estranee al servizio ferroviario.

I Delegati sociali alla conferenza saranno i signori: ing. cav. Michele Bacciarello, Ingegnere Capo Sezione, ed il signor Alessandro Magnani, Capo Ufficio Centrale, per la Rete Adriatica; ed i signori cav. avv. Giuseppe Salmoiraghi, Ispettore legale, Luigi Cenzato, Capo Ufficio alla Direzione Mantenimento e Costruzioni, e Giuseppe Capriati, Capo Ufficio alla Divisione personale per la Rete Mediterranea, per conto della quale interverrà altresì il consulente legale, signor cav. avvocato Ercole Braschi.

><

La Commissione d'inchiesta ferroviaria.

Con Reale Decreto del giorno 8 del corrente mese è stato prorogato fino al giorno 15 dicembre p. v. il termine fissato alla Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, per presentare la relazione sul lavoro ad essa affidato.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Proposta di acquisto di materiale*).

È in esame presso la Superiorità una proposta della Mediterranea per l'acquisto, mediante licitazione privata, dei seguenti materiali: N. 18,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo, di m. 0.13 di lunghezza, esclusa la testa, per armamento di 1° tipo, del peso totale approssimativo di kg. 7200; N. 2860 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo, per armamento pure di primo tipo, del peso totale approssimativo di kg. 26,900.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Proposte di lavori approvate dall'Ispettorato governativo*).

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato le seguenti proposte per lavori presentate dall'Adriatica:

1. Proposta per il prolungamento del piano caricatore nella fermata di Surbo, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con preventivo di spesa di lire 1365;

2. Proposta relativa all'impianto di un binario tronco per il carico e lo scarico diretto delle merci in stazione di Chiari, lungo la ferrovia da *Milano a Venezia*. Spesa preventivata lire 8330;

3. Proposta di applicazione di un compensatore per trasmissioni flessibili al disco verso Codogno, nella *stazione di Cremona*. Spesa occorrente lire 350;

4. Proposta per consolidare un tratto del rilevato, detto di Santa Lucia, fra i km. 206.675 e 206.693 da Roma, linea *Orte-Foligno-Falconara*. Spesa lire 1850;

5. Proposta per consolidare il rilevato ferroviario nel tratto compreso fra i km. 181.980 e 182.095 da Roma, della linea *Orte-Foligno-Falconara*, con annesso preventivo di spesa di lire 3200;

6. Proposta per l'impianto di un binario tronco per il carico delle merci a piccola velocità nella fermata di Cadeo, lungo la ferrovia da *Piacenza a Bologna*, con preventivo di spesa di lire 5750;

7. Proposta per la sostituzione di una piattaforma del diametro di metri 4.50 ad un'altra di m. 4.20 in stazione di Forlì, lungo la ferrovia da *Bologna ad Ancona*. Spesa occorrente lire 3200;

8. Proposta per la riparazione di alcuni guasti esistenti nella travata metallica in opera al ponte retto, di luce m. 8, sul Po di Primaro, al km. 5.531.20 da Ferrara, della linea *Ferrara-Rimini*. Spesa lire 650;

9. Proposta per consolidare il muro di sostegno sul lato a mare della ferrovia *Bologna-Otranto*, fra i chilometri 201.462 e 201-519. Spesa occorrente lire 2000.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Adriatica ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per il prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Porto d'Ascoli, della linea *Bologna-Otranto*. Spesa occorrente L. 3920;

2. Proposta per ampliare e sistemare i marciapiedi nella stazione di Molino del Pallone, della ferrovia da *Bologna a Pistoia*. Spesa preventivata L. 3000;

3. Proposta pel prolungamento del binario d'incrocio e per la rettifica del tracciato alla estremità della stazione di Osimo-Castelfidardo, nella linea da *Bologna ad Otranto*. Spesa prevista L. 12,500;

4. Proposta per l'ampliamento del servizio merci e per l'impianto del 3° binario nella stazione di Carsoli, della linea *Roma-Solmona*. Spesa L. 28,160;

5. Proposta per il prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Montemarciano, della linea *Bologna-Otranto*. Spesa occorrente L. 1190;

6. Proposta per l'impianto del rifornitore definitivo nella stazione di Udine della ferrovia *Udine-Pontebba*. Spesa L. 25,000;

7. Contratto stipulato colla Ditta Maestrelli Giacomo, per la costruzione di una casa cantoniera e per lo spostamento di un tratto di cancello di cinta nella *stazione di Lucca*, presso il passaggio a livello della stazione comunale per Pulia;

8. La proposta per abbattere la parte superiore del masso sovrastante alla ferrovia al km. 92.820 da Roma, della linea *Orte-Foligno-Falconara*. Spesa L. 350;

9. La proposta per prolungare verso Foggia il marciapiedi principale nella stazione di Moncalvo Irpino, della linea *Foggia-Napoli*. Spesa L. 3000;

10. Proposta per la rettifica del tracciato dei binari e pel conseguente rifacimento in acciaio del binario di 2ª linea, nonchè per la sistemazione del segnale a disco girevole dal lato di Foggia, nella stazione di Giardinetto Troia, linea *Napoli-Foggia*. Spesa preventivata L. 7400;

11. Proposta per l'impianto di nuovi binari e per il prolungamento della 4ª linea nella stazione di Senigallia, sulla linea da *Bologna ad Otranto*. Spesa occorrente L. 8980;

12. Il progetto di una tettoia metallica per la copertura di parte del piano caricatore verso Bologna, nella stazione di Trani, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 15.587.50;

13. La proposta per l'impianto di una pensilina metallica sul marciapiede principale, per la costruzione di un dormitorio ad uso del personale viaggiante, di un piccolo fabbricato ad uso lampisteria, nonchè di alcune migliorie ed aggiunte agli impianti del servizio delle merci nella stazione di Brindisi Superiore, lungo la strada ferrata da *Bologna ad Otranto*. La spesa che si presume all'uopo occorrente ammonta a L. 48,430.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione superiore le seguenti proposte:

1. Preventivo di lire 10,000 per ampliamento del fabbricato destinato alle porte svizzere nella *stazione di Chiasso;*

2. Preventivo di lire 5700 per provvedere alla inscrizione delle nuove indicazioni chilometriche, con origine da Battipaglia sui fabbricati del tronco Sant'Eufemia (Bivio)-Reggio, della linea *Battipaglia-Reggio;* e per la fornitura e posa in opera di cippi chilometrici sullo stesso tronco;

3. Provvedimenti definitivi per assicurare l'invariabilità di scartamento del binario sulla travata metallica del ponte sul torrente Lanza, fra Guinadi e Pontremoli, nella linea *Parma-Spezia*. Spesa prevista lire 1140:

4. Idem idem, sulla travata metallica del sottovia della Chiesa di Villafranca al km. 90.063.10 della linea predetta. Spesa lire 350;

5. Idem idem, sulle travate metalliche per i ponti Sporzana, Vizzano e prima traversata del Taro nel tronco Fornovo-Solignano, della linea preindicata. Spesa occorrente lire 37,000;

6. Sistemazione e consolidamento del cunettone al km. 85.713 della linea *Eboli-Reggio*, fra Celle Bulgheria e Torre Orsaia. Spesa occorrente lire 600.

7. Contratto Carega ing. Carlo di Napoli per lavori di consolidamento del ponte sul vallone Fiori 2° al km. 68.101.78 della linea *Battipaglia-Castrocucco;*

8. Preventivo di lire 4500 per sgombro frane verificatesi nella collina a destra della linea *Savona-Bra*, fra le progressive 46.130 e 46.160, presso il disco della stazione di Ceva, vorso Castellino;

9. Preventivo di lire 1600 per sgombro delle materie franate sulla sede ferroviaria dal km. 131.472 al km. 131.504, fra le stazioni di Balvano e di Bellamuro, linea *Eboli-Metaponto;*

10. Preventivo di lire 500 per prolungamento della platea del ponticello sul torrente Rubafemine al km. 7.638 fra le stazioni di Taranto e Monteiasi, della linea *Taranto-Brindisi;*

11. Progetto lavori relativi al collocamento di bordonali alle prime due luci del viadotto al km. 70.332 fra Pisciotta e San Mauro La Bruca nella linea *Battipaglia-Castrocucco*. Spesa lire 2500;

12. Preventivo di lire 4500 per l'esecuzione di pozzi di assaggio alla frana ai km. 70 332-70.703 fra le stazioni di Pisciotta e di San Mauro Le Bruca, nella linea da *Battipaglia a Castrocucco;*

13. Preventivo di lire 160 per parziale sottomurazione della seconda briglia nel torrente Parco, al km. 216.749 della linea *Eboli-Metaponto* fra Grassano e Grottole;

14. Provvedimenti resi necessari sulla linea *Battipaglia-Reggio*, fra le stazioni di Sant'Eufemia e di Scilla, in seguito alle pioggie straordinarie del dicembre u. s.;

15. Preventivo di lire 3700 per completare l'imbollonatura di ritegno delle traverse di armamento alle sottostanti lungherine in ferro di alcune travate metalliche del tronco Guinadi-Aulla, ferrovia *Parma-Spezia;*

16. Preventivo di lire 2300 pel completamento dell'imbollonatura di ritegno delle traverse d'armamento alle sottostanti lungherine in ferro del ponte sul torrente Manubbiola, nel tronco da Berceto a Borgotaro della ferrovia *Parma-Spezia;*

17. Preventivo di lire 9500 pel prolungamento dei muri contenitori del Fosso Regio al Ponte, in strada di Avellino, linea *Cancello-Avellino;*

18. Proposta di rifacimento dal ferro in acciaio di m. 4.767.74 di binario sul tronco Brancaleone-Polizzi, nella linea da *Taranto a Reggio*. Spesa lire 40,510, escluso il valore del materiale metallico;

19. Preventivo di lire 370 per impianto di pavimenti in legno nei locali ad uso dormitorio macchinisti e fuochisti, annessi al deposito locomotive in stazione di Sapri, linea *Napoli-Reggio;*

20. Progetto per la sistemazione definitiva del ponte sul fiume Fiore alla progressiva 118.248.80 della linea *Pisa-Roma*. Spesa preventivata lire 146,400;

21. Progetto esecutivo pel raddoppio di binario fra Busto Arsizio e Gallarate, della linea *Rho-Gallarate*. Spesa occorrente lire 283,800, compreso il valore del materiale metallico d'armamento;

22. La proposta pel raddoppiamento del binario sul tronco Monza-Camnago della ferrovia *Milano-Chiasso*. Spesa occorrente lire 613,000, ivi comprese lire 302,217 per materiale metallico.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un fosso murato fra i km. 141.442 e 141.864, per lo scolo delle acque della trincea Gennardi nel tronco Caldare-Porto Empedocle della ferrovia *Palermo-Porto Empedocle*. Spesa preventivata L. 4400;

2. La proposta dei lavori occorrenti per la ricostruzione del vôlto del sottovia di m. 2.50 al km. 140.951.24 della linea da *Caldare a Porto Empedocle*, con annesso preventivo di spesa di L. 1100;

3. La proposta per la costruzione di un casotto in muratura per il ponte a bilico della stazione di Bagheria lungo la ferrovia *Palermo-Porto Empedocle*. Spesa occorrente L. 290;

4. La proposta di lavori urgenti per la costruzione e pel collocamento in opera delle murature in alcune tratte della galleria di Sant'Alessio, lungo la ferrovia *Messina-Catania Siracusa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 17,700;

5. La proposta pel consolidamento della casa cantoniera semplice N. 4, al km. 252.732 da Palermo della linea *Valsavoia-Scordia*. Spesa L. 2300.

><

Veterani, Reduci e Associazioni operaie ai festeggiamenti di Napoli.

Alle rappresentanze di almeno cinque persone, tanto dei Veterani e Reduci dalle patrie battaglie, quanto delle Associazioni operaie recantisi a Napoli per le attuali feste patriottiche, è concesso il ribasso del 50 0[0, in base alle carte di riconoscimento dei rispettivi Comitati Veterani e Reduci, ed ai documenti rilasciati dai Municipi per le Associazioni operaie; e mediante il pagamento nell'andata, anche del viaggio di ritorno.

Il ritorno da Napoli deve aver luogo entro il 20 corr.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possa essere approvata la maggiore spesa verificatasi nell'importo dei lavori appaltati alla Ditta Rizzi Luigi di Modena per la fornitura e posa in opera di due serbatoi pel rifornitore della nuova stazione di Faenza nella linea da Faenza a Firenze;

Ha dato il suo avviso sulla proposta di esonero dalla multa contrattuale in cui sarebbe incorsa l'Impresa Faro Alfio, costruttrice dei lavori di allacciamento del binario di prima linea col binario morto verso Leonforte — linea da Bicocca a Santa Caterina — per ritardata ultimazione dei lavori medesimi;

Ha ritenuto che possa essere approvata una variante al progetto d'impianto di un secondo gruppo di binari sulle nuove banchine del Porto di Napoli;

Ha ritenuto che si possa approvare un atto di transazione coll'Impresa Palizzoni, delle vertenze insorte per l'impianto del servizio merci nella stazione di Abano, e per la fornitura di ghiaia nella stazione medesima, linea Bologna-Padova;

Ha dato la sua approvazione al progetto per la sistemazione degli uffici merci a piccola velocità e del piano caricatore, nello stabile già Accurti-Pescanti nella nuova stazione di Firenze al Campo di Marte;

Ha dato il suo parere sullo schema di transazione concordato coll'Impresa Marsano, in ordine ai lavori di impianto della fermata definitiva di Reggio-Città.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 1° aprile 1897, sulla Rete Mediterranea:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	43	—	43
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	154	—	154
con un asse portante	»	355	—	355
a sei ruote accoppiate	»	498	8	506
a otto ruote accoppiate	»	178	16	194
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate . .	»	59	—	59
a sei ruote accoppiate . . .	»	16	—	16
locomotive-*tenders* per manovre .	»	12	—	12
Totale locomotive	N.	1315	24	1339

Proporzione per ogni chilometro di strada; in servizio 0.2303; in costruzione 0.0042; totale 0.2345.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break S, AL . .	N.	56	—	56
di 1ª classe A, Ab, Ac	»	487	12	499
di 2ª classe B, Bb, Bc	»	708	16	724
miste di 1ª e 2ª classe Ab, ABc .	»	444	12	456
miste di 2ª classe con compartimento per la posta BU	»	50	—	50
di 3ª classe C.	»	1635	30	1665
miste di 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABC .	»	11	—	11
di 4ª classe F	»	12	—	12
ridotte per pacchi postali U. . .	»	48	—	48
(per servizi economici):				
di 1ª classe As	N.	29	—	29
di 2ª classe Bs	»	53	1	54
miste di 1ª e 2ª classe ABs. . .	»	49	—	49
di 3ª classe Cs	»	130	—	130
di 3ª classe con compartimento bagagli CDs	»	23	—	23
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	1	—	1
Totale carrozze	N.	3736	71	3807

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.6544; in costruzione 0.0124; totale 0.6668.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
III. *Carri:*				
scuderia G	N.	90	—	90
per piccolo bestiame T, Tl . . .	»	60	—	60
per merci, coperti H, Hm . . .	»	3255	50	3305
per merci e bestiame, coperti HB, HBd, HBp	»	9325	—	9325
per merci, scoperti:				
a sponde alte L.	»	6210	231	6441
a sponde basse N, Nt, Nf, Ntf.	»	2488	—	2488
a sponde basse con bilico NBt, MBtf, NBo.	»	693	—	693
senza sponde No	»	88	—	88
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) R, Rv, W, Y . .	»	195	—	195
per acidi O	»	10	—	10
per terra e ghiaia Q.	»	401	—	401
per gas GA.	»	12	—	12
spazzaneve Z	»	63	—	63
con sagoma per visita gallerie V.	»	2	—	2
con attrezzi di soccorso K. . .	»	49	—	49
diversi P, M	»	47	—	47
Totale carri	N.	22988	231	23269

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 4.0266; in costruzione 0.0492; totale 4.0758.

IV. *Bagagliai:*

ordinari D	N.	952	—	452
con compartim. per la posta . . .	»	—	—	—
Totale bagagliai	N.	952	—	952

Proporzione per ogni km. di strada: in servizio 0,1667.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente Decreto dei Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici viene approvata una modificazione al penultimo capoverso dell'art. 107 delle tariffe, proposto dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula, nel senso che alla tassa di lire 1 per spedizione e vagone, siano in ogni caso sottoposti i trasporti di bestiame, limitandone, per i trasporti di merci infettanti, l'applicazione alle sole spedizioni a vagone completo.

—

È in corso di esame la seguente proposta presentata all'approvazione governativa dall'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea e la Sicula, per aggiunte nella nomenclatura delle merci a piccola velocità: aggiungere la seguente voce: « Penne di pollame in natura, miste, per lavori e per concime », coll'indicazione della classe 6 V, e della speciale N. 123 C. Alla voce: « Penne di pollame sucide non atte ad altro uso che per concime », vedi piume sucide, alla quale è assegnata la classe 8ª, aggiungere la lettera W.

—

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di attivazione della serie *E* della tariffa locale N. 410 piccola velocità, comprendente i prezzi per le merci delle prime cinque classi, da Costigliole-Saluzzo a Salerno, per le spedizioni senza condizioni di peso e per le spedizioni a vagone completo.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quelle delle Finanze, ha dato il suo nulla osta:

1. Alla rinnovazione della concessione di cui fruiva la Ditta Lepetit Dolphus e Gausser per i suoi trasporti di legno di castagno;
2. Alla rinnovazione della concessione fatta in passato alla Ditta Fratelli Maggi, per il trasporto di calce e cemento, con qualche modificazione in confronto della convenzione scaduta;
3. Alla rinnovazione per un altr'anno ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruisce la Ditta Società Dinamite Nobel per i suoi trasporti di acido solforico e cloridrico;
4. Alla rinnovazione per un altr'anno ed alle stesse condizioni, a partire dal 1° aprile p. p., della concessione in favore della Ditta Pietro Valentini, per i suoi trasporti di pietrame e di ghiaia;
5. All'accoglimento della domanda della Ditta Masulli e fratello e Libertini Antonio, proprietaria di fabbriche di vetro a Nola ed a Fratta Maggiore Grumo, perchè sia estesa la tariffa locale N. 601, piccola velocità, ai trasporti di vetrerie in partenza dalle due stazioni omonime.

—

È in esame un progetto che la Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa, secondo il quale la validità della tariffa eccezionale, N. 1004, piccola velocità, pei trasporti di vino comune guasto, destinato alla distillazione, che scade col 30 del corrente mese, verrebbe prorogata in via di esperimento per altri due anni, e cioè fino al 30 giugno 1899.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti nei primi dieci mesi del corrente esercizio finanziario (1° luglio 1896-30 aprile 1897) in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1896-97	Esercizio 1895-96	Differenza	
Napoli-Nola-Baiano	311,909	293,440	+	18,469
Basaluzzo-Frugarolo	7,320	7,580	—	260
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	57,191	64,898	—	7,707
Torino Rivoli . .	120,396	120,603	—	307
Torino-Ciriè-Lanzo	467,488	459,734	+	17,754
Verona-Caprino-Garda . . .	99,616	102,964	—	3,348
Fossano-Mondovì .	33,082	31,642	—	1,440
Sassuolo-Modena-Mirandola - Finale	251,640	262,547	—	10,907
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	228,478	229,612	—	1,134
Ferrovie Second. della Sardegna	537,075	612,580	—	75,505
Ferrovie Economiche Biellesi. .	170,353	156,394	+	13,959
Nord-Milano . .	2,177,500	2,077,741	+	99,759
Santhià-Biella. .	550,652	562,746	—	12,094
Bergamo-Ponte della Selva. .	324,910	284,188	+	40,722
Settimo-Rivarolo	336,799	341,282	—	4,483
Ferrovie di Reggio Emilia . . .	228,592	222,379	+	6,213
Padova-Montebelluna	138,317	135,478	—	2,839
Vicenza-Schio. .	326,472	312,336	+	14,136
Parma-Suzzara .	133,735	133,893	—	158
Torre-Arsiero . .	136,623	135,487	—	1,136
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda .	241,245	258,992	—	17,747
Cividale-Portogruaro . . .	250,277	224,710	+	25,567
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	610,863	640,527	—	29,664
Arezzo Stia . .	108,671	113,087	—	4,416
Conegliano - Vittorio. . . .	73,510	74,263	—	753

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Mestre-Bassano-Primolano. — I giornali di Venezia pubblicano la seguente notizia concernente la ferrovia Mestre-Bassano-Primolano:

Nei riguardi della ferrovia Mestre-Bassano-Primolano ebbe luogo il 5 corrente, presso il Municipio, una importante riunione promossa dal Sindaco, ed alla quale intervennero i deputati presenti in Venezia, gli on. Tiepolo e Selvatico, i deputati provinciali Bortolotto e Frattin, il Presidente della Camera di Commercio, il comm. Ricco, i sindaci di Castelfranco, Piombino Dese, Noale e Scorzè, e i rappresentanti dei Comitati di Noale e Castelfranco.

Venne decisa una successiva riunione da tenersi a Roma, anche in concorso di altri deputati, e di richiedere una intervista a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, perchè

sia definita secondo le aspirazioni di Venezia una questione che si trascina da oltre trent'anni e che ora attraversa un periodo assai critico. Infatti il Ministero dei Lavori Pubblici, dietro parere del Comitato Superiore delle Strade Ferrate, ha di recente negato la concessione per la costruzione della linea Mestre-Bassano.

L'intervista suaccennata avrà luogo nella settimana ventura, e facendo assegnamento sull'equità dell'on. Ministro dei Lavori Pubblici, confidiamo che le Rappresentanze cittadine e provinciali faranno valere i voti ripetutamente espressi nell'interesse del secondo porto del Regno, come è di fatto quello di Venezia, dopo lo sviluppo sempre crescente dei suoi rapporti commerciali.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 maggio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,019,645.40, con un aumento di lire 157,582.53 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 maggio 1897 si ragguaglia a L. 42,094,984.79 e presenta un aumento di lire 3,384,921 50 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Tramvia Bergamo - Gorle - Trescore - Sarnico. — Il Comitato esecutivo per la tramvia Bergamo-Gorle-Trescore-Sarnico ha iniziato la sottoscrizione di azioni e di contributi a fondo perduto. Le azioni sono di lire cento, pagabili ratealmente, e diverranno obbligatorie soltanto dopo la nomina del Comitato promotore voluta dal codice di commercio.

La tramvia, del costo preventivato di un milione, ha per iscopo di mettere in facile comunicazione Lovere e i Comuni lacuali con Bergamo, attraversando una fertile ed industre zona con oltre 60 mila abitanti in 40 borgate, e dove si trovano forze d'acqua ancora libere ed abbondante mano d'opera.

Questa zona, oltrechè con Bergamo, sarà messa in comunicazione con tutti i punti della provincia toccati dalle tramvie e dalle ferrovie della Società belga e, a mezzo di quella Bergamo-Trezzo-Monza, con Milano, centro principale di attività nazionale che da Sarnico sarà raggiunto in meno di quattro ore e mezza e con lieve dispendio.

La sottoscrizione rimane aperta a tutto luglio. La Giunta municipale ha deliberato di accordare a questo Comitato tutto l'appoggio morale, con riserva di sottoporre al Consiglio la proposta di un sussidio pecuniario.

Tramvie elettriche a Torino. — La Giunta Municipale di Torino ha approvato gli schemi di convenzione colle due Società torinesi dei tramvia per la trasformazione della trazione a cavalli in trazione elettrica.

All'antica Società Belga il Municipio concede una nuova linea per via Cibrario, piazza Statuto, via Garibaldi, corso Palestro, via Bertola, corso Siccardi, via Cernaia, piazza Solferino, via Ospedale, corso Cairoli.

All'antica Società Torinese il Municipio concede nuove linee da piazza Emanuele Filiberto alla Barriera di Casale per il corso Regina Margherita ad est; da piazza Emanuele Filiberto alla nuova Barriera del Martinetto per il corso Regina Margherita ad ovest.

La trasformazione elettrica sarà applicata nell'aprile 1898 sull'intiera linea dei viali con diramazione provvisoria sul corso Massimo d'Azeglio. Entro l'anno 1900 la trazione elettrica sarà estesa a tutte le altre linee.

Per la trazione elettrica sarà adottato in massima il filo aereo, eccettuato le piazze Castello, Palazzo di Città, S. Carlo, Carlo Felice, vie Roma e Garibaldi, dove applicheransi gli accumulatori.

A partire dal 1° gennaio 1898 le due Società pagheranno al Municipio un contributo annuo di L. 1500 per ogni chilometro di binario in esercizio.

La Società si obbliga ad impiegare di preferenza nei tramwais elettrici gli agenti attualmente in servizio, che non abbiano demeritato e che siano giudicati atti al nuovo servizio dalle Autorità competenti.

A questo scopo la Società s'impegna d'impartire ai medesimi, a sue cure, spese e responsabilità l'istruzione necessaria, destinandoli ai vari servizi, pei quali saranno riconosciuti capaci.

Il massimo del lavoro obbligatorio giornaliero effettivo del personale viaggiante ed operaio delle linee concesse dal Municipio non dovrà passare le ore 10 sulla media mensile, ed ore 12 di effettivo servizio di ciascun giorno.

Gli orari o turni di servizio saranno disposti in modo che il lavoro sia diviso in due periodi, coll'intervallo tra l'uno e l'altro di almeno 40 minuti per il pasto.

La mercede minima di questo personale sarà di centesimi 25 per ora, netti di qualunque tassa, e dovrà corrispondere nel mese ad una media giornaliera di L. 2.50.

Il prodotto delle multe sarà interamente devoluto alla Cassa di previdenza del personale.

Alle estremità di alcune linee, da indicarsi dal Municipio, la Società dovrà preparare convenienti locali pel rifugio temporaneo del personale durante le refezioni, nei quali non si potranno impiantare rivendite od esercizi di nessun genere.

Tutto il personale sarà libero, ripartitamente, almeno 24 giorni dell'anno, senza che per questo fatto si possa cessare di corrispondergli la paga normale giornaliera.

Qualcuna delle giornate di riposo coinciderà, nei limiti del possibile, coi giorni festivi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Le nuove linee aperte all'esercizio.* — A complemento delle notizie date nel numero precedente circa le nuove linee aperte all'esercizio al 1° giugno aggiungiamo questi particolari:

La linea da *Eglisau a Sciaffusa* appartiene alla Compagnia Nord-Est. Essa le ha causato una gaave spesa senza renderle altro servizio che di ridurre ad un'ora il percorso da Sciaffusa a Zurigo, che il gomito per Winterthur allungava di dieci chilometri. I treni diretti da Stoccarda a Zurigo percorreranno naturalmente la nuova linea, il che permetterà al viaggiatore partito da Stoccarda alle 8 35 del mattino di arrivare alle 14 a Zurigo.

La linea di Eglisau misura 20 chilometri. Le sue pendenze non superano il 10 0|00 e le sue curve non hanno raggio inferiore a 270 m. Essa passa il Reno al disotto di Eglisau, su di un viadotto di 457 metri, con 20 arcate in muratura ed una travata metallica di 90 m. di luce libera. Tre delle sette stazioni sono su territorio badese e sono provviste di ufficio doganale svizzero.

I punti di vista più interessanti della linea sono la cascata del Reno — vista all'uscir del tunnel che precede la stazione di Neuhausen — la bella e fertile pianura di Rafz e la borgata di Eglisau, pittorescamente costrutta sul pendio che scende nel Reno.

La linea *Thalweil-Zugo* appartiene pure alla Nord-Est ed è su questa linea che passeranno ormai tutti i treni diretti circolanti fra Zurigo ed il Gottardo. Thalweil è a 12 chilometri da Zurigo, sulla strada ferrata della sponda sinistra del lago. La linea che unisce attualmente questa località con Zugo ha 18 chilometri con delle pendenze del 12 0|00 e delle curve di 300 metri almeno.

Fra le stazioni di Horgen e Sihlbruck si trova un primo tunnel di 1985 metri, al quale succede subito dopo il tunnel di 3358 metri che passa la catena dell'Albis. Attraversando il paese accidentato che separa il lago di Zurigo da quello di Zugo, la linea abbonda di bei punti di vista.

A Zugo essa si unisce alla rete del Gottardo al mezzo del tronco *Goldau-Zugo*. La linea Goldau-Zugo-Thalweil-Zurigo è più breve di 20 chilometri della linea Zurigo-Affoltern-Zugo-Rothkreuz-Goldau.

Se per tal modo Zurigo si è avvicinato al Gottardo, Lu-

cerna parteciperà pure a questo vantaggio coll'apertura del tronco *Lucerna-Meggen-Immensee*, che sopprime fra Lucerna e Goldau il giro di 6 chilometri che faceva la linea del Gottardo passando per Rothkreuz. L'orario che è entrato in vigore col 1° del corrente giugno indica le economie di tempo inerenti alle nuove linee.

— *Nazionalizzazione delle strade ferrate.* — La Commissione del Consiglio degli Stati ha chiesto al presidente di quella Camera di porre all'ordine del giorno per martedì p. v. il progetto concernente il riscatto delle ferrovie. È ormai certo che nel Consiglio degli Stati vi è una maggioranza favorevole al progetto stesso.
Così la *Gazzetta Ticinese*.

Ferrovie Francesi. — *Nuova linea.* — Il 1° giugno corrente è stata aperta all'esercizio la linea da Corbeil a Melun ed a Montereau.
Questa linea ha una lunghezza totale di 60,905 metri, e comprende, oltre le stazioni esistenti di Corbeil, Melun e Montereau, le stazioni e fermate nuove seguenti:
Stazioni di Coudray-Montceau, Ponthierry-Pringy, Chartrettes, Fontaine-le-Port, Héricy, Champagne, Vernou, la Grande-Paroisse;
Fermate di Villabé, Saint-Dargeau-Seine-Port, Vosves, Livry-sur-Seine, Vulaines-sur Seine, Samoreau.

Ferrovie Spagnuole. — L'assemblea generale degli obbligatari delle ferrovie Andaluse e Siviglia-Xeres-Cadice, aderenti al Comitato di difesa, ha avuto luogo mercoledì 26 maggio u. s.
Ecco le risoluzioni che sono state votate dall'assemblea a cui parteciparono o si fecero rappresentare 1240 portatori per 110,000 obbligazioni:
1. L'assemblea è del parere che il *convenio* è inaccettabile come è proposto dalla Compagnia e che vi è modo, coi mezzi amichevoli e giudiziari, di ottenerne il rigetto se non vi si apportano serie modificazioni;
2. L'assemblea protesta energicamente contro la condotta della Compagnia, che non consente a pagare agli obbligatari, nemmeno in *pesetas*, l'ammontare dei *coupons* scaduti, che mediante la loro adesione ed il timbro dei loro titoli. Essa protesta pure contro i voti che la Compagnia ha potuto ottenere mercè questo mezzo illegale di pressione, che è tale da togliere a molti obbligatari la libertà della loro decisione. Informata che un'istanza giudiziaria è stata impegnata da un obbligatario davanti al Tribunale della Senna, per questi fatti essa invita il Comitato a prestare tutto il suo appoggio al ricorrente;
3. L'assemblea reputa che vi è mezzo di intentare un'azione tendente a far dichiarare nullo il *convenio* proposto, come non ossequente alle condizioni speciali previste dall'art. 3 della legge del 19 settembre 1896, e di intervenire, occorrendo, nel processo attualmente pendente a questo scopo davanti ai Tribunali spagnuoli;
4. L'assemblea, approvando l'iniziativa del Comitato, lo invita a raccogliere tutti i concorsi utili alla difesa degli interessi comuni e specialmente a sollecitare l'intervento dei poteri pubblici in Francia ed in Spagna.

— *Tramvie elettriche a Barcellona* — Il giorno 8 corr. ebbe luogo l'asta pubblica per la concessione della rete di ferrovie e di tramvie elettriche di unione fra Barcellona ed i paesi circonstanti, che comprende le sezioni seguenti:
Da Barcellona alla zona orientale di Gracia; da Gracia a Sarrià; da Barcellona al Centro di Gracia; da Barcellona a San Gervasio; da Sans a San Martin; da San Martin a Sarrià; da Barcellona alla zona occidentale di Gracia; da Barcellona a San Andrès e da San Martin a Barcellona.

Ferrovie Inglesi. — *Le nuove ferrovie elettriche sotterranee di Londra.* — La sola ferrovia sotterranea a trazione elettrica esistente in Londra è la City and South London, aperta al pubblico nel 1890, che ha una lunghezza di 10 chilometri. Due altre ferrovie sono ora in costruzione: la Central London, che ha uno sviluppo di circa 10 chilometri, e la Waterloo City della lunghezza di quasi 4 km.

Si attende ora l'approvazione di diversi altri progetti, sui quali si hanno i seguenti particolari:
La City and West End Railway, della lunghezza di 10 chilometri, avrà 14 stazioni, e i treni si succederanno ogni 2.5 minuti: il tempo impiegato per l'intero percorso sarà di 26 minuti. La linea sarà collocata in due tubi circolari di ferro, uno per l'andata e l'altro pel ritorno, ad una profondità di 16 a 34 metri sotto il livello stradale, con pendenze del 3 0|0 alle stazioni, per facilitare le partenze; i treni trasporteranno 400 viaggiatori, essendo la potenza delle locomotive di 500 cavalli. Non è ancora deciso quale sarà il sistema di distribuzione dell'energia elettrica. Il costo della linea è preventivato in 72 milioni di lire.
La District Railway Co., la quale ha già una linea che congiunge le due stazioni estreme del progetto precedente, domanda ora la concessione per costruire una nuova linea sotto la sua vecchia linea. Questa non avrà che una stazione intermedia, e il tragitto si compirà in 12 minuti.
La Brompton and Picadilly Circus Railway avrà una lunghezza di 3160 metri, con doppio tubo circolare di ferro alla profondità di 16 a 21 metri; la linea costerà quasi 19 milioni di lire, di cui circa 3 milioni per il solo impianto elettrico. Si adoperera un sistema di distribuzione a tre fili a corrente continua, con una differenza di potenziale di 1200 volt fra i conduttori esterni; l'alimentatore principale sarà un cavo concentrico a due conduttori. Due o più trasformatori d'equilibrio serviranno per annullare la corrente sul filo neutro quando non fosse uguale il carico sulle linee di andata e di ritorno. Ogni treno si comporrà di tre vetture e di una locomotiva; la stazione centrale avrà una potenza di 1200 cavalli, per un servizio di 20 treni all'ora.

Ferrovia Transiberiana. — Il tenente colonnello inglese Waters, addetto militare all'ambasciata inglese a Pietroburgo, che ha attraversato la Siberia nel cuore dell'inverno, dà alcune notizie sull'importanza di questa linea. Nei riguardi del commercio, egli dice, è d'un interesse grandissimo: essa permetterà di sfruttare delle ricchezze agricole eminenti.
In causa delle distanze enormi e le spese di trasporto, i russi non hanno mai potuto portare sui mercati europei i prodotti siberiani, il che sarà possibile con la nuova linea.
Alcuni opinano che la ferrovia siberiana nuocerà al commercio inglese; ma ciò non crede possibile il Waters perchè gli interessi commerciali dell'Inghilterra sono di lieve momento; essa invece danneggerà le Compagnie di navigazione perchè dai principali mercati europei sarà accorciata la via al Pacifico.
La linea sarà aperta fra quattro anni.

Notizie Diverse

Consiglio del Commercio. — Il Consiglio dell'Industria e del Commercio si è radunato domenica sotto la presidenza del senatore Boccardo.
Si cominciò a discutere sulla concessione del *drawback* sui ferri e acciai laminati destinati all'esportazione, alla quale il relatore Busca, a nome della Commissione, si era dichiarato contrario. Dopo viva discussione, a cui presero parte i consiglieri Busca, Cottrau, Pisa, Stringher, Ciofi, Gavuzzi, Petriccione, Ridolfi, Serralunga e Rizzetti, vennero respinte la proposta di negare il *drawback* e quella di concedere un premio di esportazione fatta da Ridolfi e Serralunga, e venne approvata a grande maggioranza la concessione del *drawback* nella misura di L. 11.50 al quintale.
Si passò poi all'esame delle norme per l'ordinamento del Commissariato italiano all'Esposizione universale di Parigi del 1900, e per regolare il concorso ufficiale dell'Italia a quell'Esposizione.
Le norme preparate dal Ministero vennero esaminate da

una Commissione presieduta dal comm. Cottrau, e della quale fu relatore il comm. Callegari.

Parteciparono alla discussione i signori Maffi, Callegari, Cottrau, Miliani, Crespi, Pisa e Rizzetti; vennero approvate interamente le proposte norme, aggiungendovi, su proposta dell'on. Maffi, l'esenzione dalle spese di trasporto per gli espositori del gruppo « Assistenza pubblica ».

I primi ponti metallici. — Secondo uno studio pubblicato dal signor Mehrtens nel giornale *Sthal und Eisen*, l'idea d'impiegare il metallo per la costruzione dei ponti sarebbe d'origine italiana e risalirebbe al XVI secolo; ma la prima applicazione venne effettuata in Inghilterra col ponte di Colbrookdale sulla Severn.

Questo ponte, costruito dal 1776 al 1779, si compone infatti di una sola arcata in ferro fuso di m. 30 di luce. Gli archi sono in piena centina con tre cerchi per ciascuno, dei quali il minore soltanto è completo. Questo ponte esiste ancora.

Dal 1775 al 1779 gl'ingegneri francesi Goiffou, Calippe e Da Montpetit progettarono in egual modo un ponte metallico d'una sola arcata per oltrepassare il Rodano a Lione; fino dal 1719 Garrin aveva già proposto un ponte metallico sul Rodano a Lione, ma questi progetti non vennero effettuati, ed il primo ponte metallico sul continente sembra essere il ponte-strada di Laasau (Slesia) costruito nel 1796. Non ha che 12 metri di luce su 500 di larghezza ed è formato da un arco di cerchio schiacciato composto di parecchi archi in ferro fuso di raggi differenti. Anche questo ponte esiste tuttora.

I primi ponti di ferro costruiti in Francia sono: il ponte di Austerlitz, cominciato nel 1801 e terminato nel 1806, e il ponte delle Arti che data dal 1804.

Un ponte gigantesco sul Mississipì. — La Southern Pacific Company si propone di far costrurre un ponte attraverso il Mississipì a New-Orleans, che costerà più di un milione di sterline. Per quest'opera sarà costituita una Compagnia che costrurrà ed eserciterà il ponte; e le Compagnie ferroviarie Illinois Central, Texas and Pacific e Louisville and Nashville diventeranno membri di questa specie di Società in partecipazione con la Southern Pacific. Il ponte eviterà il trasbordo, mediante *ferry-boats*, dei passeggeri e delle merci attraverso il Mississipì. La costruzione sarà a doppio binario e attraverserà il fiume circa 5 miglia al disopra di New-Orleans. Sarà questo certamente il più gran ponte del mondo, perchè attraversa uno dei maggiori fiumi della terra proprio al suo sbocco nel mare, cioè nella sua maggiore larghezza.

La locomotiva elettrica sulle ferrovie francesi. — La questione della trazione elettrica per le ferrovie è ora entrata in una nuova fase, che forse questa volta sarà decisiva.

La Società Eilmann e C., la quale possiede il brevetto dell'inventore, ha di questi giorni consegnato la sua prima locomotiva elettrica alla Compagnia dell'Ovest, e fra breve consegnerà fa seconda.

La locomotiva venne in *prova*, vale a dire che gli agenti tecnici della Compagnia fanno giornalmente con essa delle prove di velocità, di peso e di trazione, al termine delle quali, venendo la locomotiva riconosciuta atta alla trazione dei treni, sarà subito messa in servizio.

Queste prove hanno luogo principalmente nei punti più scabrosi per maggior numero di salite, discese, curve ed altre difficoltà, ed i risultati sinora ottenuti sono assai sod disfacenti, per cui è molto probabile che verso la fine del corrente mese un servizio a grande velocità fra Parigi e Trouville venga inaugurato colla locomotiva Heilmann.

La seconda locomotiva verrà adibita alla linea di Dieppe; perciò se gli ingegneri della Compagnia dell'Ovest e quelli del controllo riescono questa volta a mettersi d'accordo, il tragitto da Parigi a Dieppe ed a Trouville si effettuerà in due ore, in modo che Parigi non sarebbe più in realtà che a due ore di distanza dal mare.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato dell' 11 corrente*) — Colla Ditta Pesce Stefano di Mortara, per impianto scogliera a difesa del fiume Mingardo, fra i km. 85.223 e 85.373, fra le stazioni di Celle Bulgaria e Torre Orsaia;

Colla Ditta Di Cola Francesco di Civitavecchia, per appalto lavori di demolizione e ricostruzione muretti a secco di chiusura fra le stazioni di Montalto e Capalbio;

Colla Ditta Pesce Stefano, per impianto scogliera al ponte Castrocucco, al km. 127.269, fra Maratea e Praia d'Aieta;

Colla Ditta Giordano Angelo di Napoli, per consolidamento trincea a destra della ferrovia, fra le stazioni di Rutino e Omignano.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Municipio di Conino (18 giugno, ore 9, 1ª e 2ª asta deserte). — Appalto dei lavori di ampliamento del cimitero comunale. Importo L. 13,361.06. Fatali per aumento ventesimo 5 luglio, ore 10.

Municipio d'Aosta (23 giugno, ore 11, unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico. Imp. L. 160,000. Cauz. L. 12,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ferrara (25 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del tratto d'argine sinistro di Reno, dalla casa di guardia del Dosso a quella della Pamfilia (m. 4705.30). Importo L. 117,670. Cauzione L. 5000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (28 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale del tronco della strada nazionale n. 69, Palermo Girgenti, per Corleone e Bivona (m. 37,803.50). Importo complessivo L. 246,000. Cauz. provv. L. 2000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (30 giugno, ore 10, 2ª asta per deserzione 1º incanto). — Appalto dei lavori di riparazione e rinforzo della diga frangiflutti alla Vegliaia nel porto di Livorno. Importo L. 688,500. Cauz. provv. L. 30,000. Fatali a stabilirsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni (18 giugno, ore 16.30, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** Kg. 1700 duro in lamiera a L. 1.20; Kg. 10700 filo grosso a L. 1 —; Kg. 800 filo mezzano a L.1.10. — **Ferro** fino in verghe Kg. 21,000 a L. 0.50. Cauzione L. 2412. Consegna a giorni 50.

— (23 giugno, ore 16.30, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** naturale in verghe Kg. 5000 a L. 0.70; dolce in verghe Kg. 5000 a L 0.59; filo grosso Kg. » 5000 a L. 1 —. **Ferro** fino in verghe Kg. 53000 a L. 0.45. Cauzione L. 3520. Consegna a giorni 50.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia (21 giugno, ore 12.30, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — **Trasformazione** di Tonn. 450 di **ferro** e ferro omogeneo vecchi in Tonn. 150 di ferro nuovo in verghe e lamierino. Importo L. 12,000. Cauzione L. 1200. Fatali 30 giugno, ore 12.

R. Fabbrica d'Armi — Torre Annunziata (22 giugno, ore 13, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** Kg. 7000 fuso in verghe diverse a L. 0.80; Kg. 4200 dolce in verghe a L. 0.50; Kg. 2010 filo grosso a L. 0.60; Kg. 60 fuso in filo da utensili a L. 1.80; Kg 350 fuso in verghe a L. 1.20. Cauzione L. 944. Consegna a giorni 50.

— (19 giugno, ore 13, unica e definitiva). — Fornitura di chilogrammi 56,800 di **ferro** scelto in verghe a L. 0.40. Cauz. L. 2272. Consegna a giorni 50.

R. Fabbrica d'Armi — Torino (26 giugno, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 40,000 di **ferro** scelto in verghe omogeneo a L. 0.40. Cauz. L. 1600. Consegna a giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

25 giugno. — **Società Anonima Nazionale di Tramways-Ferrovie.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Milano, via Sala, 8.

26 giugno. — **Ferrovia del Gottardo.** — Assemblea generale ordinaria nella sede sociale in Lucerna (Svizzera) per le ore 11.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie del Mediterraneo. — Dal 1° luglio pagamento della cedola n. 14 delle obbligazioni 4 0[0.

Società Esercizio Bacini (Sede di Genova). — N. 45 obbligazioni di 500 franchi effettivi, estratte il 1° giugno 1897 e rimborsabili al 1° luglio 1897:

14 128 195 254 406 423 469 587
725 739 838 1053 1251 1336 1710 2125
2170 2223 2300 2331 2483 2574 2596 2622
2953 3027 3371 3405 3461 3781 3814 3917
4054 4092 4379 4390 4486 4737 4963 5147
5401 5439 5710 5952 5988.

Ferrovie Napoletane. — Dal 2 gennaio 1898 saranno rimborsate le obbligazioni della serie prima:

Dal N. 146 al N. 150 — Dal N. 3256 al N. 3260.

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — Dal 1° luglio saranno rimborsate al loro valore nominale le seguenti azioni state sorteggiate:

0113 0251 0458 1098 1298 1372 1374 1386
1452 1552 1732 2159 2193 2312 2330 2656
3024 3039 3114 3303 3515 3633 3905 3939
4126 4307 4442 4777 4855 4947 4990 5222
5254 5371 5378 5671 5718 5725 5886 5969
6246 6291 6292 6450 6641 6662 7061 7178
7198 7200 7217 7266 7502 7807 7843 7921
7939 7951.

Ferrovia Tunisi-Goletta. — Obbligazioni estratte e rimborsabili dal 30 corrente:

487 1120 1769 2470 2888 3146 3397 3849
4137 4337 4689 4909 4961 6132 6411 6584
7243.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Giugno 5	Giugno 12
Azioni Ferrovie Biella	L.	515	515
» » Mediterranee	»	533	532
» » Meridionali	»	707	710.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	383	383
» » » (2ª »)	»	363	363
» » Secondarie Sarde	»	281	282
» » Sicule	»	620	625
Buoni Ferrovie Meridionali	»	559	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule *A. B. C. D.*	L.	306.50	306.50
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	320	320
» » Gottardo 1 °/₀	»	101.25	101.30
» » Mediterranee 4 0[0	»	509.50	509.50
» » Meridionali	»	312	312
» » Meridionali Austriache	»	400	403
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	307	307
» » » 2ª emiss.	»	290.50	291
» » Pontebba	»	480.50	480
» » Sarde, serie *A*	»	301	301
» » » serie *B*	»	305	305
» » » 1879	»	301	305
» » Savona	»	330	330
» » Secondarie Sarde	»	455.50	435
» » Sicule 4 0[0 oro	»	495.50	495.50
» » Tirreno	»	490	490
» » Vittorio Emanuele	»	329.50	329.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 31 Maggio 1897. — 33ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4608**	**4407**	+ **201**	**1101**	**1291**	— **190**
Media	**4503**	**4407**	+ **96**	**1205**	**1254**	— **49**
Viaggiatori	1,379,887 63	1,379,454 02	+ 433 61	88,721 54	87,808 41	+ 913 13
Bagagli e cani	63,213 63	61,336 24	+ 1,877 39	2,069 47	2,176 33	— 106 86
Merci a G.V. e P.V. acc.	322,219 71	301,410 29	+ 20,809 42	12,105 29	12,328 66	— 223 37
Merci a P. V.	1,712,348 93	1,655,067 56	+ 57,281 37	70,875 66	70,929 72	— 54 06
TOTALE	3,477,669 90	3,397,268 11	+ 80,401 79	173,771 96	173,243 12	+ 528 84

Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 31 Maggio 1897.*

Viaggiatori	43 851,766 79	44,125,639 03	— 273,872 24	2,807,054 62	2,728,127 57	+ 78,927 05
Bagagli e cani	2,255,390 88	2,172,531 25	+ 82,859 63	87,810 70	78,215 81	+ 9,594 89
Merci a G.V. e P.V. acc.	11,193,458 23	10,855,527 01	+ 337,931 22	520,732 46	496,274 35	+ 24,458 11
Merci a P. V.	56,474,347 70	55,260,695 80	+1,213,651 90	2,405,762 38	2,241,557 54	+ 164,204 84
TOTALE	113,774,963 60	112,414,393 09	+1,360,570 51	5,821,360 16	5,544,175 27	+ 277,184 89

Prodotto per chilometro.

della decade	754 70	770 88	— 16 18	157 83	134 19	+ 23 64
riassuntivo	25,266 48	25,508 14	— 241 66	4,831 00	4,421 19	+ 409 81

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 15ª Decade — dal 21 al 31 Maggio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	1,156,843.79	56,398.53	296,437.61	1,286,489.91	8,974.76	2,805,144.60	4,248
1896	1,150,017.76	57,291.07	287,828.95	1,161,525.16	10,083.84	2,666,746.78	
Differenze nel 1897	+ 6,826.03	— 892.54	+ 8,608.66	+ 124,964.75	— 1,109.08	+ 138,397.82	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	14,963,620.82	794,079.44	4,397,608.47	18,764,813.32	155,829.10	39,075,951.15	4,248
1896	14,284,459.69	780,754.84	4,163,715.92	16,639,478.41	179,775.59	36,048,184.45	
Differenze nel 1897	+ 679,161.13	+ 13,324.60	+ 233,892.55	+ 2,125,334.91	— 23,946.49	+ 3,027,766.70	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	72,295.60	1,446.95	28,890.55	110,740.96	1,126.74	214,500.80	1,377
1896	68,083.64	1,523.67	24,089.06	100,145.89	1,473.83	195,316.09	
Differenze nel 1897	+ 4,211.96	— 76.72	+ 4,801.49	+ 10,595.07	— 347.09	+ 19,184.71	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	953,939.82	20,663.24	324,549.62	1,700,075.86	19,805.10	3,019,033.64	1,377
1896	899,613.29	19,938.44	296,052.64	1,423,165.88	23,108.59	2,661,878.84	
Differenze nel 1897	+ 54,326.53	+ 724.80	+ 28,496.98	+ 276,909.98	— 3,303.49	+ 357,154.80	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
536.83	508.81	+ 28.02	7,504.81	6,900.78	+ 603.53

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società Anonima con Sede in Milano. — Capitale sociale L. 180 milioni, interamente versato

AVVISO PAGAMENTO DIVIDENDO.

Si fa noto ai portatori delle 360.000 Azioni Sociali che, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione, a datare dal 1° luglio p. v. sarà loro pagata presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro presentazione della cedola N. 23, la somma di italiane L. **12,50** per ciascuna Azione, a titolo di 2° acconto sul dividendo dell'esercizio 1896-97.

AVVISO PAGAMENTO INTERESSE SULLE OBBLIGAZIONI 4 0[0.

Si notifica che il pagamento dell'interesse fisso semestrale maturantesi al 1° luglio 1897 sulle Obbligazioni Sociali 4 0[0 avrà luogo, a cominciare dal giorno stesso, presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro consegna della cedola N. 14.

Milano, giugno 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

SERVIZIO FINANZA E TITOLI — *Società anonima sedente in Firenze - Capitale L. 260 milioni, interamente versato* — ESERCIZIO RETE ADRIATICA

ESTRAZIONI DELLE OBBLIGAZIONI eseguitesi in seduta pubblica il 15 maggio 1897.

Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a datare dal 1° ottobre 1897, mediante la consegna dei titoli muniti di tutte le cedole semestrali non scadute. — Dal 1° ottobre 1897 in poi cessano di essere fruttifere.

Segue Titoli da cinque

N. di cart.	Numeri unitari		N. di cart.	Numeri unitari		N. di cart	Numeri unitari		N. di cart.	Numeri unitari		N. di cart.	Numeri unitari	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
35685	178421	178425	9213	76061	76065	34125	200621	200625	1236	11176	11180	26646	148226	148230
36338	181686	181690	9214	76066	76070	34126	200626	200630	1293	11461	11465	27229	156141	156145
36635	183171	183175	9689	78441	78445	34255	201271	201275	1294	11466	11470	27230	156146	156150
36803	184011	184015	9690	78446	78450	34256	201276	201280	1561	12801	12805	27603	158011	158015
37106	185526	185530	10119	80591	80595	34705	203521	203525	1562	12806	12810	27604	158016	158020
37152	185756	185760	10120	80596	80600	34706	203526	203530	1607	13031	13035	27661	158301	158305
38170	190846	190850	11191	85951	85955	35479	207391	207395	1608	13036	13040	27662	158306	158310
38202	191006	191010	11192	85956	85960	35480	207396	207400	2493	17461	17465	28247	161231	161235
38829	194141	194145	11603	88011	88015	35761	208801	208805	2494	17466	17470	28248	161236	161240
39084	195416	195420	11604	88016	88020	35762	208806	208810	2613	18061	18065	28285	161421	161425
39275	196371	196375	12047	90231	90235	36009	210041	210045	2614	18066	18070	28286	161426	161430
39332	196656	196660	12048	90236	90240	36010	210046	210050	2989	19941	19945	29075	165371	165375
39384	196916	196920	13319	96591	96595	36357	211781	211785	2990	19946	19950	29076	165376	165380
39666	198326	198330	13320	96596	96600	36358	211786	211790	5949	34741	34745	30199	170991	170995
39724	198616	198620	13565	97821	97825	36361	211801	211805	5950	34746	34750	30200	170996	171000
39795	198971	198975	13566	97826	97830	36362	211806	211810	6583	37911	37915	30871	171851	171855
40099	200491	200495	13977	99881	99885	36461	212301	212305	6584	37916	37920	30872	171856	171860
41335	206671	206675	13978	99886	99890	36462	212306	212310	6813	39061	39065	31079	175391	175395
41339	206691	206695	14335	101671	101675	36883	214411	214415	6814	39066	39070	31080	175396	175400
41419	207091	207095	14336	101676	101680	36884	214416	214420	6989	39941	39945	32809	184041	184045
41760	208796	208800	15627	108131	108135	37013	215061	215065	6990	39946	39950	32810	184046	184050
41841	209201	209205	15628	108136	108140	37014	215066	215070	7609	43041	43045	33575	187871	187875
42007	210031	210035	15679	108391	108395	37101	215501	215505	7610	43046	43050	33576	187876	187880
42254	211266	211270	15680	108396	108400	37102	215506	215510	7775	43871	43875	34197	190981	190985
42394	211966	211970	16795	113971	113975	37129	215641	215645	7776	43876	43880	34198	190986	190990
42474	212366	212370	16796	113976	113980	37130	215646	215650	7789	43941	43945	34911	194551	194555
42567	212831	212835	17557	117781	117785	37503	217511	217515	7790	43946	43950	34912	194556	194560
42638	213186	213190	17558	117786	117790	37504	217516	217520	8627	48131	48135	35083	195411	195415
43885	219421	219425	17725	118621	118625	37955	219771	219775	8628	48136	48140	35084	195416	195420
43965	219821	219825	17726	118626	118630	37956	219776	219780	10539	62691	62695	35135	195671	195675
44645	223221	223225	18193	120961	120965	39201	226001	226005	10540	62696	62700	35136	195176	195680
44715	223571	223575	18194	120966	120970	39202	226006	226010	11053	65261	65265	35631	198151	198155
44759	223791	223795	18359	121791	121795	41089	235141	235145	11054	65266	65270	35632	198156	198160
44909	224541	224545	18360	121796	121800	41090	235446	235450	11157	65781	65785	35837	199181	199185
45342	226706	226710	18569	122841	122845	42683	243411	243415	11158	65786	65790	35838	199186	199190
45376	226876	226880	18570	122846	122850	42684	243416	243420	11367	66831	66835			
45690	228446	228450	18577	122881	122885	43173	245861	245865	11368	66836	66840			
45725	228621	228625	18578	122886	122890	43174	245866	245870	11605	68021	68025			
45750	228746	228750	19061	125301	125305	44745	253721	253725	11606	68026	68030			
45785	228921	228925	19062	125306	125310	44746	253726	253730	12165	70821	70825			
46047	230231	230235	19191	125951	125955	45875	259371	259375	12166	70826	70830			
46073	230361	230365	19192	125956	125960	45876	259376	259380	12375	71871	71875			
46088	230436	230440	20433	132161	132165	46031	260151	260155	12376	71876	71880			
46095	230471	230475	20434	132166	132170	46032	260156	260160	12665	73321	73325			
46391	231951	231955	21541	137701	137705	46433	262161	262165	12666	73326	73330			
46491	232451	232455	21542	137706	137710	46434	262166	262170	12935	74671	74675			
46807	234031	234035	21731	138651	138655	47287	266431	266435	12936	74676	74680			
47161	235901	235905	21732	138656	138660	47288	266436	266440	13213	76061	76065			
47267	236331	236335	23275	146371	146375	47341	266701	266705	13214	76066	76070			
47311	236551	236555	23276	146376	146380	47342	266706	266710	13689	78441	78445			
47582	237906	237910	23471	147351	147355	47827	269131	269135	13690	78446	78450			
47923	239611	239615	23472	147356	147360	47828	269136	269140	14119	80591	80595			
48500	242496	242500	23645	148221	148225	48279	271391	271395	14120	80596	80600			
48502	242506	242510	23646	148226	148230	48280	271396	271400	15191	85951	85955			
48996	244976	244980	24513	152561	152565	48433	272161	272165	15192	85956	85960			
49358	246786	246790	24514	152566	152570	48434	272166	272170	15603	88011	88015			
49662	248306	248310	24613	153061	153065	48471	272351	272355	15604	88016	88020			
49672	248356	248360	24614	153066	153070	48472	272356	272360	16047	90231	90235			
Serie G			24623	153111	153115	48485	272421	272425	16048	90236	90240			
			24624	153116	153120	48486	272426	272430	17319	96591	96595			
949	34741	34745	24649	153241	153245	48635	273171	273175	17320	96596	96600			
950	34746	34750	24650	153246	153250	48636	273176	273180	17565	97821	97825			
1583	37911	37915	24755	153771	153775	49279	276391	276395	17566	97826	97830			
1584	37916	37920	24756	153776	153780	49280	276396	276400	17977	99881	99885			
1813	39061	39065	25229	156141	156145	50169	280841	280845	17978	99886	99890			
1814	39066	39070	25230	156146	156150	50170	280846	280850	18627	108131	108135			
1989	39941	39945	25603	158011	158015	50549	282741	282745	18628	108136	108140			
1990	39946	39950	25604	158016	158020	50550	282746	282750	18679	108391	108395			
2609	43041	43045	25661	158301	158305	50789	283941	283945	18680	108396	108400			
2610	43046	43050	25662	158306	158310	50790	283946	283950	19795	113971	113975			
2775	43871	43875	26247	161231	161235	50849	284241	284245	19796	113976	113980			
2776	43876	43880	26248	161236	161240	50850	284246	284250	20557	117781	117785			
2789	43941	43945	26285	161421	161425	50881	284401	284405	20558	117786	117790			
2790	43946	43950	26286	161426	161430	50882	284406	284410	20725	118621	118625			
3627	48131	48135	27075	165371	165375	51055	285271	285275	20726	118626	118630			
3628	48136	48140	27076	165376	165380	51056	285276	285280	21193	120961	120965			
4553	52761	52765	28199	170991	170995	51115	285571	285575	21194	120966	120970			
4554	52766	52770	28200	170996	171000	51116	285576	285580	21359	121791	121795			
4601	53001	53005	28371	171851	171855	51433	287161	287165	21360	121796	121800			
4602	53006	53010	28372	171856	171860	51434	287166	287170	21569	122841	122845			
6539	62691	62695	29079	175391	175395	52137	290681	290685	21570	122846	122850			
6540	62696	62700	29080	175396	175400	52138	290686	290690	21577	122881	122885			
7053	65261	65265	30809	184041	184045	52203	291011	291015	21578	122886	122890			
7054	65266	65270	30810	184046	184050	52204	291016	291020	22061	125301	125305			
7157	65781	65785	31575	187871	187875	52279	291891	291395	22062	125306	125310			
7158	65786	65790	31576	187876	187880	52280	291396	291400	22191	125951	125955			
7367	66831	66835	32197	190981	190985	52503	292511	292515	22192	125956	125960			
7368	66836	66840	32198	190986	190990	52504	292516	292520	23433	132161	132165			
7605	68021	68025	32911	194551	194555	52689	293441	293445	23434	132166	132170			
7606	68026	68030	32912	194556	194560	52690	293446	293450	24541	137701	137705			
8165	70821	70825	33083	195411	195415	52795	293971	293975	24542	137706	137710			
8166	70826	70830	33084	195416	195420	52796	293976	293980	24731	138651	138655			
8375	71871	71875	33135	195671	195675	**Serie H**			24732	138656	138660			
8376	71876	71880	33136	195676	195680	(1ª, 2ª, 3ª e 4ª Sottoserie)			26275	146371	146375			
8665	73321	73325	33631	198151	198155				26276	146376	146380			
8666	73326	73330	33632	198156	198160	1203	11011	11015	26471	147351	147355			
8935	74671	74675	33837	199181	199185	1204	11016	11020	26472	147356	147360			
8936	74676	74680	33838	199186	199190	1285	11171	11175	26645	148221	148225			

Titoli da dieci

N. di cart.	Numeri unitari		N. di cart.	Numeri unitari	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.
Serie F			22761	227601	227610
			23826	233251	233260
73	721	730	23583	235321	235330
129	1281	1290	23797	237961	237970
858	8571	8580	24771	247701	247710
1033	10321	10330	25238	252371	252380
1076	10751	10760	25356	263551	253560
1439	14381	14390	26476	264751	264760
2201	22001	22010	26582	265811	265820
2218	22171	22180	26947	269461	269470
2231	22301	22310	27098	270971	270980
2741	27401	27410	27145	271441	271450
3353	33521	33530	27268	272671	272680
3406	34051	34060	27658	276571	276580
3637	36361	36370	27779	277781	277790
3836	38351	38360	27830	278291	278300
4070	40691	40700	27963	279621	279630
4209	42081	42090	28023	280221	280230
4476	44751	44760	28110	281091	281100
4776	47751	47760	28725	287241	287250
5174	51731	51740	28821	288201	288215
5298	52971	52980	28978	289771	289780
5602	56011	56020	29728	297271	297280
5808	58071	58080	29861	298601	298610
5920	59191	59200	29884	298831	298840
6169	61681	61690			
6355	63541	63550			
6571	65701	65710			
6662	66611	66620			
6691	66901	66910			
6780	67791	67800			
7033	70321	70330			
7269	72681	72690			
8156	81551	81560			
8192	81911	81920			
8309	83081	83090			
8658	86571	86580			
8983	89821	89830			
9220	92191	92200			
9229	92281	92290			
9787	97861	97870			
9794	97931	97940			
10096	100951	100960			
10142	101411	101420			
10143	101421	101430			
10239	102381	102390			
10307	103061	103070			
10551	105501	105510			
10613	106121	106130			
10720	107191	107200			
10722	107211	107220			
10978	109771	109780			
11000	109991	110000			
11442	114411	114420			
11572	115711	115720			
11692	116911	116920			
11924	119231	119240			
12151	121501	121510			
12262	122611	122620			
12636	126351	126360			
13635	136341	136350			
13763	137621	137630			
13930	139291	139300			
13933	139321	139330			
14355	143541	143550			
14413	144121	144130			
14513	145121	145130			
14963	149621	149630			
15729	157281	157290			
16941	169401	169410			
16942	169411	169420			
16999	169981	169990			
17273	172721	172730			
17565	175641	175650			
17651	176501	176510			
18446	184451	184460			
19022	190211	190220			
19449	194481	194490			
20085	200841	200850			
20171	201701	201710			
20448	204471	204480			
20450	204491	204500			
20506	205051	205060			
20583	205821	205830			
20826	208251	208260			
20830	208291	208300			
20895	208941	208950			
21695	216941	216950			
21737	217361	217370			
21925	219241	219250			
22000	219991	220000			
22027	220261	220270			
22040	220391	220400			
22178	221771	221780			
22206	222051	222060			
22590	225891	225900			
22599	225981	225990			
22713	227121	227130			

NB. — Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'Elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo *fr.* 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE			1ª e 2ª CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
(ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1ª e 2ª classe		1ª e 2ª classe	1a cl.	1ª 2ª cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2) . . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1ª 2ª cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE	1ª e 2ª CLASSE		1ª e 2ª CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	A) 1ª, 2ª classe	1ª 2ª cl.	*Déjeun.* 1ª 2ª cl.	*Pranzo* (**) 1ª, 2ª, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 13 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3ª classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1ª classe ed una vettura di 2ª classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 19 Giugno 1897 NUM. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LAVORI FERROVIARI A TORINO

S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Prinetti, avendo avuto notizia delle varie richieste relative all'ampliamento ed al miglioramento del servizio ferroviario di Torino, presentate dall'Amministrazione ferroviaria, dal Municipio e dagli altri Corpi morali cittadini, si è recato personalmente nella nostra città allo scopo di esaminare sopraluogo i bisogni segnalati e le questioni in corso, e per studiare i provvedimenti da adottarsi.

Il Ministro giunse in Torino lunedì, 14 corrente, col treno 16, alle ore 19.15, proveniente da Novara, ove pure erasi recato per questioni relative al servizio ferroviario; fu ricevuto al suo arrivo dal Prefetto conte senatore Municchi, dal Sindaco conte senatore Rignon coll'Assessore dei Lavori Pubblici comm. ing. Riccio, dal Presidente della Camera di Commercio cav. L. Rabbi, dal Vice-Presidente del Consiglio d'amministrazione della Mediterranea comm. A. Pariani con alcuni Consiglieri d'amministrazione, dal Direttore generale della Mediterranea comm. ingegnere M. Massa col Direttore del materiale comm. ing. C. Frescot e coi Capi-servizio comm. L. Lampugnani e comm. ingegnere P. Rossi ed altri funzionari sociali e dal comm. ingegnere V. Crosa, R. Ispettore superiore, Direttore del Circolo ferroviario di Torino.

Nella mattina del successivo martedì, 15 corr. il Ministro, accompagnato sempre da tutti i prefati Funzionari governativi, municipali e ferroviari e dal suo segretario particolare cav. ing. Biancheri, visitava tutte le stazioni e gli impianti ferroviari di Torino, incominciando dalla stazione di Porta Nuova, recandosi poi con apposito treno speciale alla stazione di smistamento fuori della Barriera di Nizza, alla stazione di Porta Susa, alla stazione succursale della Barriera di Lanzo ed allo scalo merci di Valdocco. In tutte le dette località, il Ministro prese conoscenza, completamente, anche nei più minuti particolari, dei bisogni esistenti, nonchè dei lavori domandati per soddisfare le crescenti esigenze del traffico e per migliorare in tutti i suoi vari rami un così importante servizio pubblico.

Nel pomeriggio poi dello stesso giorno in una sala dell'Albergo d'Europa, ove il Ministro aveva preso stanza, egli riunì ancora tutti i predetti funzionari allo scopo di discutere in modo completo i provvedimenti e le proposte per le singole località, ed i risultati di tale riunione furono consegnati in un verbale che pubblichiamo testualmente, facendovi seguire alcuni schiarimenti:

Verbale Conferenze-Torino, 15 giugno 1897.

Nelle ore antimeridiane del giorno 15 giugno 1897 S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici coll'intervento del Prefetto della Provincia, del Sindaco di Torino assistito dall'Assessore dei Lavori Pubblici, del Presidente della Camera di Commercio e dei Rappresentanti della Società esercente della Rete Mediterranea, ha proceduto ad una visita della Stazione di Torino P. N., della Stazione di smistamento, della Stazione di P. S. e della Stazione Succursale per esaminare le condizioni di fatto in cui si sviluppa attualmente il servizio ferroviario e prender conoscenza delle esigenze di detto servizio anche in correlazione alle precedenti pratiche intervenute col Municipio.

Nelle ore pomeridiane dello stesso giorno si sono riuniti i sottoscritti, e dopo discussione delle singole proposte dei rappresentanti delle Amministrazioni interessate, si addivenne alle seguenti conclusioni:

1. — **Stazione di P. N.** — Si ammette il progetto di massima studiato dalla Società R. M. per il riordino del servizio viaggiatori, bagagli e merci G. V. e postale per un importo di circa lire 200,000.

2. — **Stazione di smistamento.** — Si riconosce la necessità di eseguire il raccordo a raso delle linee di Milano e di Modane colla stazione di smistamento, con riserva di aumentare gli attuali impianti nella stazione di smistamento a seconda delle esigenze del traffico.

3. — **Stazione di P. S.** — Si stabilisce che debbano subito eseguirsi i lavori per l'impianto del binario di raccordo della Stazione di P. S. col Foro Boario secondo la convenzione già approvata dal Consiglio Comunale, riservata la questione se l'introito delle tasse di raccordo debba essere compreso fra i prodotti ripartibili.

4. — **Scalo Merci di Valdocco e Stazione Succursale.** — S. E. il Ministro ha dichiarato di aver conservato lo stanziamento di L. 160,000 in correlazione alla proposta fatta dai

suoi predecessori al Municipio di Torino e da lui mantenuta, di acquistare cioè a metà spesa fra Governo e Municipio le aree necessarie alla eventuale costruzione della stazione passeggeri e relativo piazzale a Valdocco.

Il Ministro ha ripetuto di essere sempre pronto a dar corso a questa proposta. Che se sembrasse opportuno al Municipio, legittimo interprete degli interessi torinesi, di addivenire invece alla sistemazione, di cui sotto, della Stazione Succursale, il Ministro è disposto a devolvere a questo scopo le 160,000 lire impostate come sopra, non rifiutandosi anche ad una eventuale maggiore spesa di un centinaio di migliaia di lire, qualora ciò fosse necessario onde rendere quella sistemazione abbastanza completa.

Dopo lunga discussione si addivenne alle seguenti conclusioni:

a) Si rinuncia al residuo esproprio dei terreni a levante della linea di Milano, lasciando cadere il decreto di dichiarazione di pubblica utilità, ma rimanendo impregiudicato e sempre possibile per l'avvenire l'abbassamento della linea dal Ponte sulla Dora verso la Stazione P. N. qualora il Municipio ne prenda l'iniziativa.

b) Si sistemerà la Stazione Succursale con un cavalcavia in sostituzione dell'attuale P. L. sullo stradale di Lanzo riordinando i binari ed i piani caricatori in quisa che cogli impianti di Valdocco si possa convenientemente provvedere al servizio della P. V.

c) Si allargherà il ponte sulla Dora per far luogo ad una strada carraia di comunicazione fra l'attuale Scalo Merci P. V. di Valdocco e la Stazione Succursale, in modo da poter accedere allo Scalo Merci P. V. dalla Barriera di Lanzo fuori cinta, e si provvederà inoltre alla occorrente sistemazione degli impianti dello Scalo di Valdocco.

Pei lavori di cui a questo numero quattro si prevede quindi in cifra tonda una somma di circa L. 500,000, nelle quali il Municipio concorrerà per la somma fissa ed invariabile di L. 160,000 già da esso proposta per il concorso nell'acquisto, che si abbandonerebbe, delle aree a levante.

Torino, 15 Giugno 1897.

GIULIO PRINETTI. — CARLO MUNICCHI, *Prefetto.* — FELICE RIGNON, *Sindaco.* — Ing. CAMILLO RICCIO. — LORENZO RABBI, *Presidente Camera Commercio.* — A. PARIANI, *Vice-Presidente Società Mediterranea.* — Ing. MATTIA MASSA, *Dirett. Gen. della Società Italiana per le Ferrovie del Mediterraneo.*

Il progetto al n. 1 per la stazione di P. N. comprende lavori già studiati e proposti dalla Società del Mediterraneo al R. Governo, anche nei loro particolari per migliorare in detta stazione tutti i servizi. Coll'esecuzione di questo progetto i treni in arrivo potranno, dopo lo scarico dei passeggieri, essere, senza ritardo, retrocessi e ricoverati, per la maggior parte, su binari appositi prossimi alla grande tettoia. Insieme a tale provvedimento il progetto comprende notevoli migliorie che più direttamente interessano i passeggieri. Costruendo in corrispondenza ai binari di partenza ed in prolungamento alla grande tettoia delle tende metalliche simili a quelle che già esistono sui binari di arrivo, si darà modo di salire sempre al coperto anche quando i treni sono di notevole lunghezza, o quando, per esigenze di servizio, se ne debbono collocare due di seguito sullo stesso binario.

D'altra parte all'estremo della tettoia verso piazza Carlo Felice sarà notevolmente allargato il marciapiede di testa, accorciando di quanto occorre tutti i binari in modo che i viaggiatori uscendo dalle sale d'aspetto si trovino subito a facile portata dei marciapiedi sui quali si trovano i treni a cui devono accedere.

Trasportandosi verso l'estremo della tettoia l'uscita del pubblico che ora si trova verso il mezzo, verrà tolto il grave pericolo che corrono i viaggiatori in arrivo che discendono sui marciapiedi intermedi e che, per giungere all'uscita, devono attraversare i primi binari, quando non vogliano sobbarcarsi al disturbo di fare il lungo giro del marciapiedi di testa.

A questi lavori che riflettono il servizio passeggieri vanno uniti altri pei quali il servizio delle merci a grande velocità possa concentrarsi nei piazzali e locali verso via Sacchi che vennero sgombrati dalle officine ed in parte dei quali venne, in via transitoria, impiantato l'Ufficio postale, che ha diretta attinenza colla ferrovia.

In tal modo si potrà dare a tale servizio merci un impianto più razionale e vasto, togliendolo dai locali ove si disimpegna attualmente nel fabbricato passeggieri, con grave incomodo per la poco buona disposizione, perchè addossato ed amalgamato al servizio dei passeggieri, a cui arreca non piccolo incaglio. I locali del fabbricato che così risulteranno disponibili potranno essere più acconciamente utilizzati per un miglior servizio dei bagagli, delle poste, e per altre esigenze del pubblico viaggiante, compreso anche un apposito salone per gli arrivi di rappresentanze o di augusti personaggi.

Il progetto al n. 2 è, si può dire, di esclusivo interesse per il movimento dei treni merci, poichè la sua attuazione permetterà il diretto transito dei detti treni fra le linee di Modane e di Milano e la stazione di smistamento, senza entrare, come attualmente, nella stazione di P. N. e retrocedere poi per il bivio Vallino. L'importanza di questo movimento è molto notevole comprendendo già attualmente 22 treni in media ogni 24 ore, ed è poi stata molto opportuna la riserva fatta sotto questo n. 2 per maggiori lavori alla stazione di smistamento, i quali si renderanno indubbiamente necessari, già sentendosene ora il bisogno.

La risoluzione del n. 3 fa entrare nella via della definitiva esecuzione un progetto già da tempo concordato fra l'Amministrazione ferroviaria ed il Municipio, che pure corrisponde ad una vera necessità cittadina, venendo con esso a cessare l'incomodo continuo del transito, per le vie della città, del bestiame scaricato dalle stazioni e diretto al Foro Boario.

Gli accordi al n. 4, sui quali sarà prossimamente chiamato a pronunciarsi il Consiglio comunale, raggiungono lo scopo di dare un assetto completo secondo le attuali esigenze alla stazione di Torino Succursale ed allo Scalo merci di Valdocco, lasciando impregiudicata e sempre possibile, quando il Municipio crederà di prenderne l'iniziativa, l'esecuzione dei più grandiosi progetti di una nuova completa stazione a Valdocco e dell'abbassamento della linea attuale fra la Dora e Porta Nuova, colla riduzione della stazione di Porta Susa ad una semplice fermata sotterranea per il servizio dei viaggiatori.

Per intanto si provvederà senz'altro a completare in ogni parte e rendere possibile, mentre si può dire che non lo è più attualmente, il servizio merci a grande e piccola velocità negli scali riuniti di Succursale e di Valdocco, con accesso entro e fuori dazio e colla conveniente sistemazione del servizio viaggiatori alla Succursale.

Inoltre, e questo solo giustificherebbe ampiamente il concorso del Municipio nella spesa, si sopprimerà l'attuale passaggio a livello della Barriera di Lanzo così frequentemente chiuso per l'intenso movimento ferroviario, sostituendovi un comodo e definitivo cavalcavia carreggiabile, che arrecherà un vantaggio molto notevole alla importante circolazione di quella località.

Riassunti così i concetti principali degli accordi intervenuti per il miglioramento del servizio ferroviario di Torino, aggiungiamo ancora che la Società del Mediterraneo da parte sua ha intrapreso in questi giorni, all'infuori dei suesposti progetti, importanti lavori di riattamento, verniciatura e decorazione dei fabbricati e delle tettoie viaggiatori di Torino P. N., con una spesa che ammonterà complessivamente a circa L. 60,000.

LE OPERE PORTUALI E FERROVIARIE
DI GENOVA

Pubblichiamo lo **Schema di Convenzione** tra il Governo ed il Municipio di Genova, approvato dal Consiglio comunale di Genova nella seduta del 16 corr., e che dovrà stipularsi in modo formale, dopo che sarà approvato il Disegno di Legge, che pure pubblichiamo, e che il Governo presenterà al Parlamento per le opere suddette.

Si premette: Che con apposito disegno di legge da presentarsi dal Governo sarà autorizzata la esecuzione di nuove opere urgenti nel Porto e nelle Stazioni ferroviarie di Genova per l'ammontare complessivo di lire 17,500,000, ripartite in 18 esercizi finanziari, decorrendi dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1916;

Che però l'articolo 3° dello stesso disegno di legge consente di accelerare la esecuzione delle dette opere, qualora intervengano accordi col Municipio di Genova per l'anticipazione da parte di questo delle somme necessarie, e che il Municipio è disposto a corrispondere tale anticipazione;

Ciò premesso, e volendosi tradurre in atto le disposizioni del citato articolo del progetto di legge tra S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici in rappresentanza del R. Governo ed il sig. comm. avv. Francesco Pozzo, sindaco di Genova, in rappresentanza del Municipio, salvo ratifica dal Consiglio Comunale, si è convenuto, come si conviene, quanto segue:

Art. 1. — Indipendentemente dalle somme che verranno stanziate, anno per anno, nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, giusta il disegno di legge che sarà presentato, verrà spinta colla maggiore alacrità compatibile colle esigenze del lavoro, la esecuzione delle opere autorizzate col detto disegno di legge e che sono qui appresso specificate col loro importo approssimativo:

1. Ampliamento e sistemazione del ponte Biagio Assereto	L.	2,500,000
2. Ampliamento e sistemazione del ponte Federico Guglielmo	»	1,800,000
3. Nuove calate nell'avamporto .	»	900,000
4. Colmamento del Mandraccio .	»	200,000
5. Demolizione del molo Vecchio .	»	1,200,000
6. Pennello alla testata del molo Giano	»	150,000
7. Trasformazione delle gru esistenti da tipo basso al tipo elevato ed impianto di altre otto gru a tipo elevato sulle calate occidentali	»	480,000
8. Sistemazione di via Carlo Alberto	»	180,000
9. Pavimentazione e formazione di passaggi a livello sulle calate	»	790,000
10. Costruzione di una nuova stazione al Bisagno compreso l'acquisto dell'area tinteggiata in verde tra la sponda sinistra del Bisagno e l'attuale scalo merci come dall'unito allegato *A*	»	3,100,000
11. Sistemazione della stazione di piazza Principe	»	3,900,000
12. Sistemazione della galleria della Traversata	»	300,000
13. Galleria di Carignano dalle Grazie alla stazione del Bisagno	»	2,600,000
Totale	L.	18,000,000

Tanto per i lavori portuarii quanto per la sistemazione delle due stazioni si fa riferimento alle indicazioni contenute nei tipi di massima allegati al verbale 7 aprile 1897, aggiungendo alle opere ivi indicate la galleria di Carignano qui sopra menzionata al N. 13.

I lavori alla stazione del Bisagno, tinteggiati in rosso nell'allegato *A* saranno intrapresi con precedenza sui lavori di piazza Principe lasciando il modo di eseguire in avvenire l'ampliamento della stazione come è indicato nella zona tinteggiata in verde del detto piano, dove si tiene conto dell'innesto del già indicato allacciamento colla parte orientale del Porto, e di altro innesto derivante dalla costruzione eventuale della ferrovia Genova-Piacenza.

Alla sistemazione della stazione di piazza Principe sarà provveduto in modo da assicurare la soppressione del regresso dei treni e rendere comodo il loro smistamento.

Art. 2. — Il Municipio cede gratuitamente al Governo l'area di sua proprietà necessaria per la costruzione della stazione del Bisagno, area, il di cui importo, valutato in L. 500,000, è compreso di già nella cifra di L. 3,100,000, di cui al n. 10 dell'art. 1°.

Resta esonerrto il Comune dall'obbligo di demolire gli arconi delle fronti basse esistenti nell'attuale stazione di Brignole.

Art. 3. — Il Municipio di Genova si obbliga di provvedere, nei modi che saranno stabiliti, al pagamento delle dette opere, a misura del loro progressivo sviluppo, anticipando le somme che saranno necesarie.

Il rimborso delle dette somme sarà fatto dal Governo al Municipio a rate semestrali di lire 500,000 ognuna, a partire dal 1° ottobre 1898.

Art. 4. — In relazione all'art. 3 del disegno di legge sarà versato al Comune di Genova o per conto suo all'Istituto di Credito che sarà da esso indicato, l'importo della tassa supplementare di ancoraggio, che il Governo imporrà, nei limiti fissati dal detto articolo di legge, onde far fronte al pagamento degli interessi, tasse e spese sulle somme che saranno dal Comune anticipate, a senso di quanto si è convenuto precedentemente.

Entro il termine del mese di gennaio di ciascun anno il Municipio di Genova dovrà presentare al Governo la dimostrazione delle spese che il Comune avrà già incontrate e dovrà ancora incontrare per il servizio dei detti interessi, restando espressamente inteso che, appena intervenuto il saldo di tali spese, cesserà l'applicazione della ripetuta tassa complementare.

Tale tassa non potrà essere imposta se non dopo trascorso un anno dall'incominciamento delle opere portuali indicate dall'art. 1°.

Art. 5. — I lavori ai quali si riferisce la presente Convenzione saranno progettati, approvati ed eseguiti colle norme stesse finora adottate per le altre opere autorizzate colle leggi 9 luglio 1876, n. 3230 e 3 luglio 1884, n. 2519, modificate colle leggi 7 luglio 1894, n. 221 e 28 luglio 1895, n. 494, salvo per le opere ferroviarie le disposizioni dell'art. 4 del disegno di legge.

Art. 6. — La costruzione della galleria di allacciamento della stazione del Bisagno col porto, alle Grazie, di cui al n. 13 dell'art. 1°, sarà da tradursi in atto quando sulle calate del Molo Vecchio il movimento ferroviario raggiungerà uno sviluppo da ragguagliarsi ad una media di 80 carri al giorno in partenza.

Art. 7. — Il Municipio si obbliga a vincolare col piano regolatore della città l'area indicata in tinta verde all'estremità dell'attuale scalo merci al Bisagno, per il futuro ampliamento della stazione, provvedendosi intanto immediatamente a cura del Governo ed in conto delle somme indicate al n. 10 dell'art. 1° all'acquisto dell'altra area tinteggiata pure in verde fra la sponda sinistra del Bisagno e l'attuale scalo merci, come è già indicato all'art. 1°, n. 10.

Art. 8. — La Convenzione non sarà valida fino a che non sarà intervenuta la sna approvazione mediante Decreto Reale debitamente registrato alla Corte dei Conti.

Roma, addì 18 maggio 1897.

Il Ministro dei Lavori Pubblici: G. PRINETTI.
Il Sindaco di Genova: Avv. F. POZZO.

Disegno di legge.

Art. 1. In aggiunta alle somme stanziate giusta le Leggi 9 luglio 1876, n. 3230, e 3 luglio 1884, n. 2519, modificate colle Leggi 7 luglio 1894, n. 221, e 28 luglio 1895, n. 494, è autorizzato un ulteriore stanziamento di lire 17,500,000 per l'esecuzione di nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova.

Art. 2. La detta somma di L. 17.500,000 sarà inscritta in apposito Capitolo del Bilancio passivo del Ministero dei

Lavori Pubblici e sarà ripartita in ragione di un milione all'anno nei 17 esercizi finanziari decorrendi dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1915, e per L. 500,000 nell'esercizio 1915-1916.

Art. 3. Qualora intervenissero accordi col Municipio di Genova per accelerare l'esecuzione delle opere mediante l'anticipazione da parte del Comune dei fondi necessari, il Governo del Re potrà, per Decreto Reale, imporre e riscuotere, a favore del Municipio di Genova, una tassa supplementare a quella di ancoraggio sulle navi che approderanno nel porto di Genova, in misura non eccedente i centesimi dieci per ogni tonnellata di stazza, fino a raggiungere il saldo della spesa che verrà a gravare sul Comune per gl'interessi del debito che esso dovrà contrarre onde procurarsi i detti fondi e tasse relative.

Art. 4. Le spese per le opere portuali da eseguirsi a' termini della presente legge sono soggette alle disposizioni del primo comma dell'art. 7 della Legge 2 aprile 1885, n. 3095 (serie 3ª), ed alle opere ferroviarie si applicheranno le disposizioni dell'art. 40 del Contratto e dell'art. 65 del Capitolato di esercizio della Rete Mediterranea, approvati colla Legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Agli effetti del concorso della Provincia e dei Comuni sono considerate come opere portuali gl'impianti ferroviari sulle calate e gli allacciamenti del porto colle stazioni.

Art. 5. Gli accordi, di cui all'art. 3 della presente legge, saranno registrati col diritto fisso di una lira, ogni altro escluso.

LE STRADE FERRATE DELLA GRECIA

Da una concisa descrizione che il periodico *Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde*, di Berlino, fa del paese, del suo stato topografico e geologico, delle sue condizioni agricole ed industriali, delle statistiche del movimento marinaresco, delle importazioni, delle esportazioni, dell'ammontare del Debito pubblico, ecc. appare come non sia quello certamente un paese da offrire un campo molto favorevole allo sviluppo delle strade ferrate. Se si tratta di ferrovie nell'interno, si incontrano le più grandi difficoltà, dovute al carattere montagnoso del suolo; dove le condizioni topografiche sono più favorevoli, come, p. es., lungo la costa del Peloponneso, si incontrano le difficoltà maggiori dal lato economico, avendosi a vincere la concorrenza dei trasporti di cabottaggio.

Ciò concluso, l'Autore passa a una descrizione delle diverse linee che oggi si hanno in quel paese.

La Atene-Pireo fu la prima linea costrutta. Essa ha uno sviluppo di 5 a 6 miglia inglesi e fu costruita nel 1862 da un Sindacato inglese e poi presa in esercizio da una Compagnia greca. Il capitale della linea ammonta a lire sterline 200,000. Lo scartamento è di m. 1.435; la massima pendenza di 1 : 55. Il traffico sopra la linea è considerevole, a dispetto della concorrenza forte che le fa il tramway a vapore che va fino a Phaleron. Un prolungamento di detta linea è stato fatto recentemente, allo scopo di portarne l'estremo proprio nel cuore della città di Atene. Questo prolungamento però non si è ancora potuto aprire a causa di controversie nate fra la Compagnia ed il contraente.

Le condizioni economiche di questa linea sono superiori a quelle di ogni altra linea in Grecia. Il prodotto lordo per miglio nel 1892 ammontava a L. st. 8990, mentre le spese si limitarono a L. st. 3071.

La concessione terminerà nel 1937.

La prossima linea Pyrgos-Katakolo fu costruita nel 1881; ha uno sviluppo di 9.3 miglia, scartamento di un metro, pendenze di 1 : 40, e curve con 150 m. di minimo raggio.

Nel 1882 si ebbe uno sviluppo repentino ed energico nella costruzione di strade in genere e di ferrovie in special modo, allo studio dei cui progetti e alla direzione dei cui lavori vennero dal Governo chiamati alcuni ingegneri francesi. Solo una parte dei lavori però potè venire eseguita a causa di mancanza di fondi. Nello stesso anno però vennero date altre concessioni per linee private, fra le quali ci sono quelle dell'Attica, Peloponneso e Tessaglia. Sono tutte di un metro di scartamento, questo essendo più adatto alle condizioni sia topografiche che economiche del paese. La sola eccezione fatta fu per la linea dal Pireo a Larissa.

Le linee dell'Attica con uno sviluppo di 46 miglia, una pendenza massima di 1 : 40 e curve di 108 metri di minimo raggio, connettono Atene con Laurium, un ramo conducendo a Cephisia. Il capitale (in azioni) è di lire sterline 216,000. Nel 1892 i frutti ammontarono a L. st. 600 e le spese a L. st. 290 per miglio. La concessione va fino al 1981.

Ferrovie del Peloponneso. — Sono esercitate dalla *Compagnie des chemins de fer Pireo-Atene-Peloponneso:*

	Lunghezza miglia	Data della concessione
1. Pireo, Patrasso e Pyrgos	205	1882
2. Pyrgos e Olympia	13	1890
3. Corinto e Nauplia	40	1882
4. Argos e Myli	6	1882
5. Karasila e Cyllene	10	1882
6. Vartholomo e Lintzi	7	1882
7. Myli e Tripolitza	36	1887
8. Kalamata, Diavolitzi e Nissi	26	1887
Totale	343	

La prima passa per la massima parte traverso paese fertilissimo costeggiante il Peloponneso e incontra solo poche difficoltà. Incrocia il canale di Corinto su un ponte di ferro ad un'altezza di m. 49.5.

L'estremità della linea passa fra Atene e Eleusis a 170 metri sopra il livello del mare. La pendenza massima è di 1 : 40, la curva più stretta ha 108 m. di raggio. La linea Pyrgos-Olympia passa traverso un paese montuoso e raggiunge una elevazione di m. 67.

La Corinto-Nauplia con una pendenza di 1 : 40 raggiunge un'altezza di 315 m.

La linea Myli-Alamata lunga 112 miglia è stata la causa di molte difficoltà. Una concessione per la costruzione ed esercizio fu data nel 1887 a una Compagnia Belga. Il costo preventivato ammontava a L. st. 1,000,000.

I lavori cominciarono nel 1888 e continuarono regolarmente fino al 1891, quando la concessione fu tolta alla Compagnia, non potendo questa sopportare gli oneri imposti dal contratto.

Le difficoltà sopraggiunte, superanti ogni possibile immaginazione, si devono ascrivere, più che agli ostacoli causati dalle infelici condizioni topografiche del terreno, al fatto che i lavori non potevano, pel calore eccessivo, avanzare che fra i mesi di settembre a maggio, e alla necessità per le opere più importanti di ricorrere ad operai stranieri.

Tolta la concessione alla Compagnia Belga la si trasmise, con un soprasussidio però di L. st. 120,000, alla Compagnia Francese già accennata. Anche questo contratto però non ebbe fortuna, tanto che ancora oggi solo i due estremi della linea poterono essere aperti al traffico, la parte centrale essendo stata interamente abbandonata.

Il ramo Diakophto-Kalavryto (scartamento di m. 0.775) fu pure causa di molti fastidi pel Governo. Per raggiungere l'altezza di m. 750 di Kalavryto fu trovato necessario di costruire parte della linea a dentiera con una pendenza massima di 1 : 6.9 e curve con m. 80 di minimo raggio, mentre i dati corrispondenti pel resto della linea sono 1 : 28 e m. 35.

Il costo per ogni miglio della parte attualmente in esercizio può ritenersi di L. st. 9200, che non si devono certamente credere esagerate quando si consideri la natura della regione attraversata.

La linea ha resa necessaria la costruzione di moltissime gallerie aperte sui fianchi quasi verticali di gole inaccessibili e che esigono molte frequenti opere murarie e in ferro. Ferrovie di tal genere, l'Autore perciò conclude, non sono adatte alle condizioni del paese.

La Compagnia delle strade ferrate del Peloponneso con un capitale di L. st. 1,200,000 trovasi ora pure in difficili condizioni finanziarie. Ciò è dovuto principalmente al deprezzamento dei titoli greci, come anche al rapporto sproporzionato fra la spesa ed il ricavo.

A completare la rete del Peloponneso sono già state date le concessioni per le seguenti linee:

Olympia-Karitena	per una lunghezza di	34	miglia
Xyrocambi-Githion	»	22	»
Karitena-Leondari	»	12	»
Pyrgos-Meligala	»	86	»
Leondari-Xyrocambi	»	38	»

tutte a scartamento eguale a 1 metro, e sono pure già stati fatti gli studi preliminari per la linea Kalavryto-Tripoli a scartamento di m. 0.762.

Le ferrovie della Tessaglia, per le quali fu data la concessione nel 1882 insieme a un sussidio di L. st. 1287 per miglio, trovansi in condizioni molto più fiorenti; e ciò per la maggiore produttività del terreno traversato, benchè ci sia ancora adito ad una migliorata e più estesa coltivazione del suolo, che per un terzo solo è ora coltivato.

Volo, al capo del golfo dello stesso nome, fu scelto come punto di partenza della linea di 126 miglia, la sua popolazione essendo aumentata da 4000 nel 1881 a 11,000 al giorno d'oggi, mentre quella di Larissa è in rapida decrescenza.

Con una direzione generale verso occidente la linea si dirige verso Kalabaka passando per Valestino, da cui si diparte una diramazione diretta a Larissa. Su quest'ultima poche sono le difficoltà incontrate, mentre la linea di Kalabaka che traversa la giogaia Kara Dagh ad un'altezza di 235 metri ha richiesto l'introduzione di pendenze di 1 : 33 e di curve di 150 m. di raggio minimo. Il numero di ponti e viadotti che su 45 miglia di strada si sono dovuti costruire fu di 237 con una lunghezza totale di m. 1177. Le spese ammontano al 52 0|0 del ricavo lordo e ciò lascia adito a dare un piccolo interesse al capitale investito. La media velocità dei treni passeggeri è di circa 22 miglia all'ora.

Delle linee completate dopo il 1882 non resta da dire che della Missolonghi-Krioneri e Missolonghi-Agrinion. La prima fu costruita da una Compagnia privata, l'altra dal Governo. Le pendenze non eccedono l'1 : 50 e le curve sono in nessun luogo a raggio minore di m. 100. I ricavi furono per entrambi molto limitati.

Strade ferrate del Pireo e Larissa. — A differenza delle altre linee la cui influenza si limiterà al commercio del paese, queste avranno importanza grande pel traffico internazionale. Se, ciò che per ora non può ancora ritenersi certo, si vorrà connettere questa linea colla rete delle ferrovie turche, quando essa linea sarà compiuta, Pireo sarà vicino a Porto Said più di tutti i porti connessi colla rete ferroviaria europea e diverrà probabilmente una stazione della linea postale marina orientale invece di Brindisi o Napoli come al presente.

La distanza fra Brindisi e Porto Said è di circa 1050 miglia; mentre il Pireo non ne dista più di 700 con un risparmio cioè di 356 miglia corrispondente secondo l'Autore a un guadagno di circa 20 ore di tempo fra Berlino e Porto Said; di 24 per Vienna; di 14 per Bruxelles; di 8 per Calais. Allo scopo di rendere la linea adatta al traffico internazionale fu costruita a scartamento normale. Avuta dagli ingegneri francesi al servizio del Governo greco un'accurata e distesa descrizione del progetto fu aperto nel 1889 un prestito di Ls. 3,200,000 ai contraenti del quale fu offerta la costruzione della linea. Il contratto venne concluso con una Ditta Inglese a Ls. 9012 per miglio per il tratto da Pireo a Larissa lungo 214 miglia, mentre i rami per Stilida e Chalkis aventi complessivamente una lunghezza di 28 miglia fu lasciato a L. 5793 per miglio. Il terreno fu acquistato dal Governo e trasmesso poi ai contraenti I binari sono di kg. 33.73 per metro.

Allo scopo di risparmiare quasi 2 miglia di tunnel traverso le montagne di Cithaeron, la linea diretta da Atene a Tebe fu abbandonata e rivolta più a est passando per Maratona con che, per mezzo di una salita con pendio di 1 a 62,5 e due brevi gallerie si raggiunge il declivio settentrionale dei monti del Parnes ad un'altezza di m. 350,75 e finalmente dopo una ridiscesa passando per Malakassa si arriva a Tebe dopo un percorso di 62 miglia.

Da questo punto il tracciato percorre la pianura Beozia, costeggia il lago Copais e, passato a breve distanza da Levadia, arriva a Dadi dopo cui comincia a salire i monti Oeta che traversa ad un'altezza di 408,7 m. con una galleria lunga m. 2098,55. Di qui la linea seguendo una formidabile gola arriva alla pianura Lamia a Lianokladi dove viene collegata col ramo di Stilida (11,5 miglia).

Il tratto di strada su questo lato presenta insolite difficoltà dovute alla natura del versante a pendii molto ripidi e soggetti anche a scoscendimenti. Su una lunghezza di 13 miglia si sono resi necessari più di 2194 m. di gallerie e numerosi viadotti di dimensioni considerevoli. Uno di questi ha una lunghezza di 300 m. con 60. m. di altezza con un costo preventivato a Ls. 64.000. Da Lianokladi la linea si dirige sopra Styrfaka secondo la gola di Voidrewna, e traversa l'Othrys ad un altezza di 585 m. circa con un tunnel di quasi 457 m. di lunghezza. Qui giunta la linea si dirige ad ovest sul lago Doukli (Xymia) invece che verso est come era stato progettato dapprima dagli ingegneri francesi, ed entra quindi nelle pianure della Tessaglia.

Nella regione montagnosa di Othymil lavori di gran mole si resero necessari, e ciò, malgrado cominciati i lavori nel 1890, al principio del 1893 erano già stati fatti considerevoli progressi, lo stato dei lavori trovandosi come segue: Le prime 12 miglia fuori del Pireo, esclusa la costruzione delle stazioni, era terminata. Da questo punto fino a Tebe i lavori di terra, e i ponti molto avanzati, e sul ramo di Chalkis finiti. Ad eccezione del taglio di roccie fra Levadia e Bralo la maggior parte dei lavori di terra fra Tebe e Levadia era fatto. La più difficile parte invece fra Bralo e Lianokladi era restata in arretrato, i più larghi viadotti non essendo cominciati affatto. Il tratto fra Lianokladi e Stilida era in complesso finito, fra Lianokladi e Larissa solo una piccola parte dei lavori di terra e dei ponti era completata.

Nel 1892 nacquero gravi dispute fra il Governo e i contraenti e le differenze furono tali da condurre ad una quasi completa cessazione dei lavori. Dietro intervento dell'Inghilterra fu nominato un arbitro nella persona dell'autore per accordare le due parti.

La decisione fu nei punti principali favorevole al Governo greco. La pretesa dei contraenti che reclamavano una indennità di Ls. 120,000 non fu soddisfatta ritenendo l'autore essere più che sufficienti Ls. 16,000 e i contraenti interruppero naturalmente i lavori. Il Governo progettò allora di rimettere la costruzione dal punto ove fu lasciata fino a Tebe ad una nuova compagnia che ne doveva poi curare anche l'esercizio.

Triste fu la riuscita di lavori di tanta importanza pei quali si erano già spesi più di 1,000,000 di sterline.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale per l'orario invernale delle ferrovie a Cristiania.

Come abbiamo preannunciato, nel n. 21, il giorno 15 corrente si è solennemente aperta la conferenza oraria internazionale sotto la presidenza del Direttore Generale delle Ferrovie di Stato norvegesi. Erano presenti circa trecento delegati rapresentanti i Governi delle princip[illegible] zioni d'Europa e delle più importanti fe[illegible] un delegato del Ministero dei Lavor[illegible] Mediterranea e tre dell'Adriati[illegible]

giorno molte questioni interessanti l'Italia che furono discusse in tedesco.

Nei giorni 13 e 14 ebbero luogo conferenze preliminari per intendersi circa alle questioni portate all'ordine del giorno della conferenza dopo la partenza dei delegati dalle rispettive residenze.

Nella seduta plenaria del 15, prima di entrare nelle questioni d'orario, fu deciso di raccomandare l'adozione del sistema delle 24 ore e la convocazione a Francoforte s/M l'8 dicembre p. v. della prossima Conferenza.

><

Conferenza a Bruxelles per l'igiene ed il servizio sanitario sulle ferrovie.

Siamo informati che la Legazione Belga in Roma ha partecipato al Ministero degli Esteri che un Comitato, di cui è presidente il signor De Bruyn, Ministro dell'Agricoltura e dei Lavori Pubblici del Belgio, ha organizzato una conferenza internazionale concernente l'igiene ed il servizio sanitario sulle ferrovie e sui bastimenti; ed ha manifestato il desiderio del Comitato anzidetto di vedervi rappresentato il Governo del Re.

La conferenza avrà luogo a Bruxelles nel prossimo settembre.

><

Ferrovia Salerno-S. Severino.

(*Presentazione del progetto del tronco Capezzano-S. Severino*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in ottemperanza a quanto prescrive l'art. 4 della convenzione 29 gennaio 1896, approvata colla legge 2 luglio dello stesso anno n. 269, ha presentato all'approvazione governativa il progetto esecutivo del tronco da Capezzano a San Severino, della ferrovia Salerno-Mercato San Severino, la di cui costruzione le è stata affidata in forza della succitata convenzione.

Il tronco del quale trattasi ha la lunghezza di metri 11,066.66. Il suo andamento altimetrico è formato, in complesso, da m. 5918.59 di tratti in ascesa, da m. 3300 di tratti in discesa e da m. 1848.07 di tratti orizzontali; la pendenza massima delle livellette raggiunge il 20 per mille.

L'andamento planimetrico è costituito da m. 5181.22 di tratti in curva e da m. 5885.44 di tratti in rettifilo: il raggio minimo delle curve è limitato a m. 300.

I manufatti normali sono in numero di 47, e cioè: N. 26 acquedotti e ponticelli in muratura, della luce da m. 0.60 a m. 6; n. 15 sotto-pasaggi, con acquedotto, di luce variabile fra m. 2 a m. 6.50, dei quali uno in ferro; e n. 6 cavalcavia di luce varia fra i parapetti, da m. 2.30 a m. 7 dei quali uno in ferro. La luce complessiva dei detti manufatti è di m. 118.55.

I manufatti speciali sono tre e consistono in tre viadotti, il primo a tre archi di m. 12 ciascuno, per l'attraversamento del Vallone Provenza; il secondo a quattro arcate, della luce di m. 12 ciascuna, per l'attraversamento del Vallone Santa Maria; ed il terzo a due arcate, della luce di m. 10 cadauna per attraversamento del Vallone Coperchia.

Sono progettate due stazioni, una per Pallezzano, e l'altra per Baronissi, di lunghezza fra gli scambi estremi, la prima di m. 350 e la seconda di m. 500.

Il progetto considera anche l'ampliamento della stazione di Mercato San Severino, nonchè l'esecuzione di [illegible] impianti necessari nella stazione medesima in di[illegible] innesto della nuova linea Salerno-San Se[illegible]

[illegible] rsonale di sorveglianza della linea sono progettate n. 5 case cantoniere, n. 7 caselli e n. 5 garette: e per mantenere la continuità delle strade e sentieri esistenti, oltre ai sottopassaggi e cavalcavia sopracitati sono previsti n. 12 passaggi a livello.

><

Consiglio Superiore delle tariffe ferroviarie.

(*I rappresentanti del Consiglio Superiore dell'Agricoltura*).

Il Consiglio Superiore dell'Agricoltura, in sua recente adunanza, ha delegato a proprii rappresentanti nel Consiglio delle Tariffe ferroviarie i signori Miraglia dottore comm. Nicola, Direttore Generale del Banco di Napoli; De Cesare comm. Raffaele, Deputato al Parlamento e Cavalieri comm. Enea, Presidente della Federazione italiana dei Consorzi Agrari di acquisto in Piacenza.

I detti rappresentanti del Consiglio Superiore di Agricoltura rimarranno in carica per un triennio, e cioè fino a tutto maggio del 1900.

><

Ferrovia del Gottardo.

Abbiamo ricevuto il *25° Rapporto di gestione* comprendente l'esercizio 1896, che sarà letto il giorno 26 corrente all'Assemblea generale degli azionisti in Lucerna.

Come di consueto in ogni anno, pubblicheremo la nostra traduzione del Rapporto stesso. Ci limitiamo, per ora, a riferire che la Direzione ed il Consiglio d'Amministrazione propongono che sul prodotto netto dell'esercizio 1896, ammontante a fr. 3,991.519.11, sia distribuito un dividendo del 6.8 0[0, cioè fr. 3,400,000, corrispondenti a fr. 34 per azione, e che la rimanenza di fr. 591,519.11 sia riportata a conto nuovo.

><

Nuove Ferrovie Bulgare.

Un egregio nostro corrispondente di Sofia ci fornisce le seguenti interessanti notizie ferroviarie:

Linea Sarambey-Filippopoli-Nova Zagora. — La Ditta Simeonoff, concessionaria per la costruzione di questa linea lunga 190 km., sta organizzando il personale, una parte del quale è già sul posto. Si è cominciato lo studio di qualche variante ed il progetto di dettaglio. Il costo preventivato è di L. 11,000,000.

Linea Ruschtschuk-Trnowa. — Il giorno 12 giugno fu aggiudicata per la costruzione anche questa linea alla Ditta Simeonoff. La lunghezza è di km. 135; il costo è di L. 10,070.000. Si mette mano subito alla redazione del progetto di dettaglio.

Linea Sliwen-Ragiakej. — Fra un mese avrà luogo l'appalto per la costruzione.

Linea Sliwen-Nova Zagora. — Anche questa linea lunga circa 41 km. andrà fra un mese in appalto per la costruzione.

Linea Stara-Zagora-Kasanlik. — Sono incominciati i lavori con una brigata.

Linea Trnowa-Nova Zagora. — Molto probabilmente entro l'anno avrà luogo anche l'appalto di questa importante linea che attraversa i Balcani.

><

Nuova ferrovia in Bosnia.

Siamo informati che il Governo della Bosnia-Erzegovina, dopo che non gli fu possibile di vincere le opposizioni dell'Ungheria per la costruzione di una linea che avrebbe dovuto collegare Serajevo e Spalato e che è aperta al pubblico traffico fino a Bugojno, ha concentrato tutta la sua attenzione nello studio di una nuova linea destinata ad aprire a quelle provincie uno sbocco diretto sull'Adriatico. Questa ferrovia s'innesterebbe a Gabela, sul

tronco Mostar-Metcovich, e per Stolac, Nevesigne, la Popovopalje e Trebigne, farebbe capo a Ragusa.

Al tracciamento di questa strada si dà ora alacremente opera, e si crede che già pel prossimo agosto si potrà mettere mano alla costruzione, la quale, secondo affermano persone competenti, potrebbe durare da due ai tre anni.

Per questa ferrovia non si temono opposizioni o difficoltà, stante che la nuova linea, prolungandosi fino a Cattaro e passando per Castelnuovo, ha grande importanza strategica, epperò è vivamente appoggiata dal Ministero della Guerra.

La nuova via di comunicazione favorirebbe in modo sensibile anche i nostri scambi con quei paesi, scambi che sono già in via di aumento.

Dal Governo Ungherese è stata inoltre accordata di recente la concessione preliminare di un'altra ferrovia che metterebbe in comunicazione direttissima Budapest con Serajevo, e che partendo da Báttasck, stazione della ferrovia appartenente a quello Stato, passando per Essek e Vrepolje, entrerebbe in Bosnia a Samac. Questa linea, che dovrebbe essere a scartamento normale, avrebbe un percorso di circa 450 chilometri, ed importerebbe una spesa di oltre 100 milioni di fiorini. La linea poi da Serajevo, traversando il Sangiaccato di Novibazar, andrebbe a congiungersi a Mitrovica, stazione termine della ferrovia di Salonicco, costituendo così un'arteria di comunicazione diretta tra il mar Egeo e l'Ungheria.

><

Il ricorso per la sub-concessione della funicolare Sala-Catanzaro.

Sappiamo che con decreto reale è stato dichiarato irrecevibile il ricorso presentato a S. M. in data 13 aprile 1897, da due Consiglieri comunali di Catanzaro contro la decisione 11 marzo dello stesso anno di quella Giunta provinciale amministrativa riguardante la sub-concessione della funicolare fra la stazione ferroviaria di Sala e la città di Catanzaro.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Aggiudicazioni di gare*).

Il giorno 5 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori delle Strade Ferrate dell'Adriatico, ebbero luogo le gare a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori seguenti:

1. Appalto dei lavori relativi alla sistemazione dei ponti Tresa e Riomaggiore, Dogana e Cesto, nella linea Chiusi-Terontola-Foligno. Ditte invitate N. 17. Ditte concorrenti N. 16. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Carrese Giustino, col ribasso del 26 0[0 sui prezzi di tariffa;

2. Appalto dei lavori relativi alla fornitura delle travate metalliche da sostituirsi a quelle sui fossi Dogana e Cesto, nella linea Chiusi-Firenze. Ditte invitate N. 6. Ditte concorrenti N. 6. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Rizzi Luigi di Modena, col ribasso del 5.40 0[0;

3. Appalto dei lavori relativi all'ampliamento della stazione di Fabriano (linea Orte-Falconara), pensiline e tettoie metalliche. Ditte invitate N. 12. Ditte concorrenti N. 9. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Rizzi Luigi di Modena, col ribasso del 21.30 0[0.

(*Progetti di lavori approvati dal R. Ispettorato*).

Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica:

. Proposta pell'impianto di sonerie elettriche di controllo al seguente disco verso Mestre nella stazione Susegana, della ferrovia *Mestre-Cormons*. Spesa L. 600;

2. Proposta per la costruzione di una latrina presso alla rimessa locomotive della stazione di *Chioggia*. Spesa L. 430;

3. Proposta per l'impianto di sagome di carico nelle stazioni di Verdello, Paratico, Coccaglio, Secugnano, Belgioioso, Corte Olona, Limito e Melzo, lungo la ferrovia da *Milano* a *Peschiera*. Spesa L. 1900;

4. Proposta per la costruzione di cinque cisterne per acqua potabile lungo il tronco San Giovanni in Persiceto-San Felice sul Panaro, della ferrovia *Bologna-Verona*. Spesa L. 7100;

5. Proposta per sostituire parzialmente un lastricato con pietre delle cave della Porretta, all'attuale pavimento in ciottoli nel piano caricatore coperto per le merci a piccola velocità nella stazione di Ferrara, lungo la linea da *Bologna* a *Pontelagoscuro*. Spesa L. 4890;

6. Proposta per sostituire pavimenti in pietra agli attuali in ciottoli nel magazzino merci a piccola velocità della stazione di San Pietro in Casale, lungo la linea da *Bologna* a *Pontelagoscuro*. Spesa L. 1650;

7. Proposta per l'applicazione di sonerie elettriche di controllo al segnale a disco verso Foggia nella stazione di Pedaso lungo la ferrovia *Bologna-Otranto*. Spesa occorrente L. 650;

8. Proposta per sostituire lastre di vetro alle lamiere ondulate in una parte del lucernario del locale per i fucinatori e gli aggiustatori dei veicoli nelle officine del materiale mobile in *Firenze-Porta al Prato*. Spesa necessaria L. 500;

9. Proposta pell'impianto di un magazzino per le merci nella stazione di Torino di Sangro, della ferrovia da *Bologna* ad *Otranto*, con preventivo di spesa di L. 12,800;

10. Proposta per la costruzione di un tronco di un nuovo pozzo d'acqua potabile per la casa cantoniera tripla n. 50, fra Riolo e Porretta, al km. 49.267, della linea *Bologna-Pistoia*. Spesa occorrente L. 500.

(*Proposte di lavori presentate all'approvazione governativa*).

L'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa le seguenti proposte:

1. Proposta pell'impianto di una stadera a ponte, della portata di 30 tonnellate, a rotaie continue di Russi, della linea *Castelbolognese-Ravenna*. Spesa L. 6150;

2. Proposta pell'impianto d'una condotta d'acqua onde alimentare provvisoriamente il rifornitore della stazione d'Isernia, linea da *Solmona* ad *Isernia*. Spesa lire 14,500;

3. Proposta per la sistemazione con volto in muratura, per un solo binario, del ponticello a travata metallica, di luce retta m. 5.30, obliqua m. 7.90, sul fosso Serra San Quirico, al km. 246.713.45 da Roma, della linea *Orte-Foligno-Falconara*. Spesa L. 3870;

4. Proposta per consolidare definitivamente la scarpa a monte della trincea al km. 22.294, della linea *Monza-Calolzio*. Spesa L. 3500;

5. Proposta per regolare lo scolo delle acque defluenti dai gazogeni in stazione di *Bologna*. Spesa occorrente L. 515;

6. Proposta per la ricostruzione di muretti a secco di isolamento lungo alcuni tratti della ferrovia *Roma-Solmona* fra le stazioni di Montecchio e di Palombara. Spesa L. 15,600;

7. Proposta per il reciproco cambio della stadera a ponte fra la stazione di Torrile San Polo (linea *Parma-Brescia*) e la stazione di Peschiera (linea *Milano-Venezia*). Spesa L. 630;

8. Proposta per l'applicazione di apparecchi elettrici di controllo a correnti invertite ai segnali a disco verso Lecco e verso Bergamo nella stazione di *Ponte S. Pietro*. Spesa L. 890;

9. Proposta per la sistemazione della sagoma di carico nella stazione di Spoleto, linea *Orte-Falconara*. Spesa L. 250;

10. Proposta pel prolungamento di 30 metri verso Pistoia del marciapiedi principale della stazione di Marzabotto, nella linea *Bologna-Pistoia*. Spesa L. 280;

11. Preventivo della spesa di L. 18,500 pei lavori di ricostruzione della parte del fabbricato viaggiatori ad uso ufficio del movimento incendiatosi nel luglio 1896, in stazione di *Roma-Termini*.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo di L. 600 per riparazione guasti causati dal vento ai coperti dei fabbricati fra Orbetello e Grosseto, nella ferrovia da *Roma a Pisa;*

2. Proposta di sovralzamento dei muri di controscarpa delle cunette nella trincea km. 81.957-82.192 fra le stazioni di Ioppolo e di Ricadi, della linea *Reggio-Castrocucco*. Spesa preventivata L. 3600;

3. Proposta di riparazione dei guasti arrecati dall'uragano del 4 marzo p. p. alle coperture dei fabbricati nel tratto da Orbetello a Cecina, della linea *Roma-Pisa*. Spesa L. 830;

4. Il preventivo della spesa di L. 720 per riparazione dei guasti arrecati dall'uragano del 4 marzo p. p. alle coperture dei fabbricati sul tronco Civitavecchia-Orbetello della linea da *Roma a Pisa;*

5. Proposta lavori occorrenti per garantire la condottura di alimentazione del rifornitore della stazione di Celle-Bulgheria dalle piene del torrente Grande, sulla linea *Battipaglia-Castrocucco*. Spesa preventivata L. 660;

6. Il preventivo di L. 1200 per la costruzione di un muro di difesa a monte della ferrovia dal km. 65.387 al km. 65.427 fra le stazioni di Rosarno e di Nicotera, nella ferrovia da *Reggio a Castrocucco;*

7. Il preventivo di L. 110 per l'impianto del traverso indicatore del limite di stazionamento in prossimità dei crociamenti delle stazioni di Rosarno, Nicotera, Ioppolo e Ricadi, nella ferrovia da *Reggio a Castrocucco;*

8 Proposta per l'impianto del blocco elettrico da Ronco a Pietrabissara, nella linea da Torino a Genova. Spesa occorrente L. 30,000;

9. Proposta pel prolungamento contro corrente della scogliera in corso di esecuzione a difesa di un tratto del muro al Basento, km. 202.799-203.208, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano, nella linea *Eboli-Metaponto;*

10. Proposta di demolizione e di ricostruzione di due anelli del rivestimento in muratura della galleria di Valenza, nella linea da *Alessandria ad Arona*. Spesa preventivata L. 71,000;

11. La proposta per modificazioni ai binari del ponte Cristoforo Colombo nel *Porto di Genova*. Spesa preventivata L. 7500;

12. Proposta di rifacimento dal ferro all'acciaio di m. l. 5220 di binario sul tronco Cirò-Torre Melissa, nella linea da *Taranto a Reggio*, e di tre scambi nella stazione di Torre Melissa. Spesa occorrente L. 45,610, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

13. La proposta di provvedimenti per migliorare il servizio delle merci nella stazione di Pontedera, lungo la ferrovia *Firenze-Empoli-Pisa*. Spesa preventivata lire 67,988.16;

14. Preventivo di L. 1020 pel consolidamento provvisorio e definitivo del manufatto della luce di m. 5,60 al km. 50-108.31 della linea *Oleggio-Pino;*

15. Proposta pei lavori di chiusura di una breccia e per la ricostruzione della scogliera a presidio del muro a mare nel seno di Guvano, fra le stazioni di Vernazza e Corniglia, della linea da *Genova a Spezia*, con preventivo di spesa di L. 63,400.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sulla questione della applicabilità della multa a carico della Società per le Strade Ferrate della Sicilia pel ritardo da essa frapposto nello incominciamento del servizio di navigazione con *ferry-boats* nello stretto di Messina.

Lo stesso Consiglio ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto fatto compilare dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali per la costruzione di un tratto d'argine contenitore lungo la sponda sinistra del fiume Lamone, presso la stazione ferroviaria di Crespino, lungo la ferrovia da Faenza a Firenze. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori ascende a L. 13,500, e per il loro compimento è assegnato il termine di un anno.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Adriatica e la Mediterranea, in seguito a richiesta dell'Ispettorato generale delle Strade Ferrate, hanno convenuto di ammettere per il periodo dal 16 corrente al 31 dicembre p. v., che le spedizioni di zolfo macinato per la solforazione delle viti possono essere accettate ed inoltrate a grande velocità in base alla tariffa speciale n. 3; ed a piccola velocità accelerata in base alla tariffa speciale n. 50, come merce senza asterisco, in conformità di quanto si pratica per tutti i preparati anticrittogamici e peronosfughi.

—

Il Ministero del Tesoro ha consentito per la parte che lo riguarda, e d'accordo col Ministero delle Finanze:

a) la proroga per un altro anno dell'esperimento della tariffa locale interna per la rete Sicula, n. 215, riguardante il trasporto di vino da Vittoria;

b) la rinnovazione per un un altro anno della concessione di cui fruiva la Ditta Zinna e Mazzella per i suoi trasporti di sansa vergine, con riduzione del quantitativo minimo d'impegno.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva una proposta di appendice alla tariffa eccezionale N. 1002, piccola velocità, presentata dalla Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, in forza della quale la tariffa eccezionale medesima viene estesa alle spedizioni di vino comune, mosto ed uva pigiata, in partenza da stazioni delle Reti Mediterranea ed Adriatica, appoggiate ai porti di Ancona, Venezia, Savona, Genova, Livorno, Napoli, Brindisi, in destinazione di località fuori del continente Europeo, fatta eccezione pei transiti in servizio austro-ungarico per i transiti di Venezia e Fiume.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Martedì scorso, nell'antisala del Consiglio comunale, in Milano, vi fu un'importante adunanza del Comitato italiano pel Sempione.

Parteciparono all'adunanza tutti i rappresentanti dei Comuni e degli enti interessati all'impresa.

Al tavolo presidenziale siedevano :

Il conte Giberto Borromeo, presidente, il senatore commendatore Robecchi, presidente onorario, il conte Annoni, senatore, vice-presidente, il cav. Mola, segretario del Comitato, il sig. Ruchonnet, presidente della Direzione della Compagnia delle ferrovie del Giura-Sempione, il sig. Dumur, direttore tecnico della Compagnia stessa.

Il Presidente aprì la seduta, compiacendosi che il Sempione avesse potuto riunire i rappresentanti di tante diverse provincie italiane, dimostrando così la solidarietà che esiste fra esse di fronte a un interesse comune.

Il signor Ruchonnet informò quindi sullo stato della questione. In Isvizzera le sovvenzioni e i capitali sono assicurati ; manca solo il concorso che fu chiesto alle provincie e ai Comuni italiani. Questo concorso non dovrà però essere a fondo perduto, come si è sempre dato, ma bensì sotto forma di acquisto di nuove azioni della Compagnia, aventi diritto ai dividendi eventuali, dopo pagato l'interesse alle azioni attuali della Compagnia e al voto nelle assemblee. Il signor Ruchonnet parlò a lungo su ciò, dimostrando, in base all'ultimo bilancio della Compagnia, come quest'anno stesso sarebbe stato possibile dare il dividendo dell'1 0[0 alle dette nuove azioni.

Finito che ebbe di parlare il sig. Ruchonnet, il Presidente si compiacque, a nome del Comitato, delle comunicaziani fatte, e mise in rilievo l'importanza delle nuove proposte e la differenza sostanziale fra questo modo di sovvenzione e le solite sovvenzioni a fondo perduto.

Aperta la discussione, parlarono il senatore Robecchi, l'avv. Favini, l'on. Curioni, l'on. senatore Gadda, il cavaliere Mangili ed altri.

Infine il senatore Annoni presentò il seguente ordine del giorno, firmato anche dal senatore Gadda, dal senatore Negri e dall'on. G. Colombo, i quali due ultimi, impediti da gravi impegni, non poterono assistere alla seduta, e lo sostenne con un vigoroso ed applaudito discorso :

« Il Comitato italiano pel valico ferroviario del Sempione, udite le comunicazioni fatte dal suo Presidente e dal signor Ruchonnet, presidente della Direzione della Compagnia Jura-Simplon, plaudendo all'imminente esecuzione dell'opera, e nella fiducia che i Corpi locali italiani contribuiranno a questo grande risultato, fa voti che le assemblee dei Corpi locali chiamati a dare sovvenzioni per l'esecuzione del valico del Sempione accettino in massima la forma proposta dalla Compagnia Jura-Simplon, in forza della quale alle sovvenzioni a fondo perduto si sostituirebbe una partecipazione sotto forma di azioni di sovvenzione, portanti diritto di voto nelle assemblee generali degli azionisti, oltre a una partecipazione negli utili eventuali e a un eventuale rimborso in caso di liquidazione della Compagnia, conformemente alle condizioni fatte ai sovventori svizzeri ».

L'ordine del giorno fu votato all'unanimità.

Alla sera, poi, vi fu alla Camera di Commercio un ricevimento brillantissimo in onore del sig. Ruchonnet.

Ferrovia Iseo-Breno. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò in linea tecnica la domanda di concessione per la ferrovia economica Iseo-Breno, che dovrà ora passare all'esame del Comitato delle Strade Ferrate.

A dimostrare quanto detta ferrovia interessi la Vallecamonica, quella Banca, che ha sede in Breno, deliberò di concorrere per L. 50,000 alla sottoscrizione delle azioni della Società costituenda, di cui una metà pel tronco Iseo-Breno e l'altra metà pel tronco Breno-Edolo.

Ferrovia elettrica Brescia-Trento. — Il Circolo Commerciale ed Industriale Bresciano ha diramato una circolare per eccitare le popolazioni a favorire l'iniziativa sorta per la ferrovia elettrica Brescia-Trento. Questo Circolo ha in animo di promuovere così una specie di plebiscito invitando i commercianti e industriali di Brescia e dintorni a firmare una scheda di adesione morale.

Estensione nelle facoltà di servizio Scalo di Milano Porta Romana. — Lo Scalo di Milano Porta Romana (comune alle Reti Mediterranea e Adriatica) il quale trovasi già ammesso al servizio interno e cumulativo italiano delle merci in genere a P. V. ed a P. V. accelerata a vagone completo escluso il bestiame, nonchè, per quanto riguarda gli Stabilimenti raccordati, ad eseguire e ricevere spedizioni di merci a G. V. a vagone completo, a partire dal 16 corrente mese, dietro autorizzazione governativa, venne anche abilitato a spedire e ricevere merci a P. V. in colli sciolti in servizio interno e cumulativo italiano.

Nulla venne innovato riguardo ai trasporti da e per l'estero, in servizio diretto, pei quali, fino a nuovo e contrario avviso, saranno da osservarsi le disposizioni vigenti.

Per il servizio di presa e consegna a domicilio delle merci a P. V. ed a P. V. accelerata verrà provveduto in seguito; per intanto quindi non essendo lo Scalo di Milano Porta Romana abilitato al servizio di presa e resa a domicilio, i trasporti in destinazione del medesimo dovranno essere dichiarati fermi in stazione, e per le spedizioni che i mittenti intendano indirizzare a Milano Porta Romana, dovrà trovarsi chiaramente indicato sulle lettere di porto il nome dello Scalo medesimo, da riportarsi del pari sulle specifiche di carico e su tutti gli altri documenti.

Ferrovia elettrica al Santuario di N. S. della Guardia a Genova. — Domenica scorsa, nel ridotto del Teatro Paganini a Genova, si è radunata l'assemblea generale dei Soci, che riuscì veramente imponente, sia per il numero degl'intervenuti, come per il capitale rappresentato.

Dal Presidente, on. comm. avv. Edoardo Pizzorni, venne data partecipazione dell'ottenuta concessione governativa, e fatto quindi appello a tutti i Soci per l'immediato straordinario versamento delle quote di sottoscrizione, necessario per fronteggiare le ingenti spese che, pel deposito di garanzia e relativo contratto, vengono imposte con la concessione stessa.

L'Assemblea generale, con voto unanime, accolse la proposta del suo Presidente.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 giugno 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,428,068.54, con un aumento di lire 146,440 83 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 giugno 1897 si ragguaglia a L. 123,024,392.30, presentando un aumento di L. 1,784,196.93 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 maggio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 263,370, con un aumento di L. 14,438 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 maggio 1897 ammontano a L. 9,404,721, con un aumento di L. 361,798 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Lanzo-Chialamberto. — Nei giorni scorsi in una sala dell'albergo della *Dogana Vecchia* in Torino, si tenne un'adunanza per la tramvia elettrica Lanzo-Chialamberto, a cui abbiamo accennato nel n. 16.

La riunione riuscì abbastanza numerosa.

Il signor Bocciarelli, autore del progetto della tramvia, diede spiegazioni ai convenuti sui disegni e sui diagrammi già preparati, per dimostrare la praticità del progetto e l'utilità che dalla nuova tramvia ne verrebbe a Lanzo e ai Comuni delle sue valli.

Si passò quindi a discutere della parte più essenziale del progetto, al modo ed al mezzo di radunare le lire 1,200,000 occorrenti, secondo i disegni e il computo fatto, per la costruzione e il primo esercizio della tramvia.

Dopo varie proposte e una lunga discussione, a cui presero parte specialmente il signor Bocciarelli, il cav. Copperi, il cav. Rabbi e il signor Gianotti-Lagrange, si deliberò di nominare una Commissione, la quale compili un progetto ben particolareggiato per la riduzione a trazione elettrica della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo da unirsi al progetto già fatto per la tramvia Lanzo-Chialamberto; dimostri all'Amministrazione della Torino-Ciriè-Lanzo gli immensi vantaggi che dalla proposta trasformazione e dal nuovo tronco tramviario ad essa ne verrebbero, e intavoli finalmente con essa trattative dirette ad ottenere che la stessa Società della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo si assuma la costruzione e l'esercizio della tramvia a Chialamberto.

La Commissione all'unanimità venne composta dei signori Bocciarelli, Maganza, Gianotti-Lagrange, cav. Copperi, cav. Rabbi, cav. E. Remmer, ing. comm. Enrico Petitti, ing. Badia, ing. G. Imoda, ing. V. Soldati e ingegnere G. Guastalla.

Tramvie elettriche di Torino. — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 14 corrente, approvò le convenzioni colle Società Belga e Torinese per la trasformazione delle tramvie a cavalli in tramvie elettriche.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nazionalizzazione delle ferrovie.* — I rappresentanti del Cantone di Vaud all'Assemblea federale ebbero giovedì 13 corrente una conferenza fra loro onde stabilire la posizione da prendersi nella quistione della nazionalizzazione delle Strade Ferrate. Pare che in seno alla Deputazione vodese siansi manifestate due correnti: l'una vorrebbe aderire alla proposta Gavard esposta nella Commissione, cioè non votare l'entrata in materia in vista di un riscatto bonale da tentarsi; l'altra di votare la nazionalizzazione delle Strade Ferrate in considerazione di sicure garanzie da darsi dalla Confederazione per l'esecuzione del traforo del Sempione. Quest'ultima frazione dichiarò specialmente che una volta che l'esecuzione dell'impresa del Sempione fosse assicurata, Vaud non avrebbe più alcun interesse ad opporsi alla nazionalizzazione delle Strade Ferrate.

— *Approvazione del Consiglio degli Stati.* — Dopo quattro giorni di discussione, il Consiglio degli Stati ha approvato il 18 corr., con 26 voti contro 17, il passaggio alla discussione degli articoli del progetto del Consiglio federale pel riscatto delle ferrovie.

— *Ferrovia Nord Est.* — Il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Nord-Est, nella sua ultima seduta, ha risolto la compera di 12 nuove locomotive a Winterthur, 30 vagoni per persone in Neuthausen, 50 vagoni merci nel Belgio e la distribuzione di un dividendo per il 1896 del 6 0|0.

Ferrovie Francesi. — Le linee e i tronchi aperti all'esercizio nel 1896 hanno un'estensione di 553 chilometri, cioè:

Stato. — Voves a Toury, 31 maggio, 29 chilometri; dalla fermata di Benauge alla stazione di Bordeaux, 10 agosto. Totale 30 chilometri.

Nord. — Wassigny a Guise, 1° settembre, 17 chilometri.

Est. — Toul a Pont-Saint-Vincent, 14 agosto, 23 chilometri.

Ovest. — Saint-Pierre-Louviers ad Andelys, 31 maggio, 17 chilom.; raccordamento della stazione d'Évreux-ville a Louviers, 1° luglio, 2 chilometri; La Brohinière a Dinan, 26 luglio, 38 chilometri; Carhaix a Rosporden, 2 agosto, 50 chilometri; Châteaubriant a Messac, 9 agosto, 41 chilometri; Rolleville a Montvilliers, 14 agosto, 6 chilometri; Les Ifs a Rolleville, 24 dicembre, 22 chilometri. Totale 176 chilometri.

Paris-Lyon-Méditerranée. — Largentière a St-Sernin, 15 luglio, 13 chilometri; St-Loup-de-la-Salle a Beaune, 3 novembre, 10 chilometri; Lure a Loulans-les-Forges, 3 novembre, 40 chilometri. Totale 63 chilometri.

Midi. — Tournemire a Vigan, 31 agosto, 61 chilometri.

Ferrovie dipartimentali. — Saint-Jean-d'Angély a Cognac, 25 settembre, 44 chilometri; Saint-Jean-d'Angély a Civray, 4 ottobre, 72 chilometri; Saint-Jean d'Angély a Marans, 4 ottobre, 67 chilometri. Totale 183 chilometri.

Ferrovie del Belgio. — Con decreto reale del 23 maggio 1897, la Società Nazionale delle ferrovie vicinali è stata dichiarata concessionaria della ferrovia vicinale da Hasselt ad Oreye. Lo Stato interverrà nella formazione del capitale necessario al suo impianto per 881,000 franchi e si libererà per mezzo di 90 annualità di 30,835 franchi.

Il termine di esecuzione è fissato ad un anno a datare dal decreto accordante la concessione.

Ferrovie Rumene. — La Direzione delle ferrovie ha indetto l'appalto pel 9 luglio p. v. per la costruzione della continuazione della linea Romnicul Valcea-Riul Vadului al confine, dal chilom. 20.050 al chilom. 62.567.

L'appalto è diviso in due lotti: il 1° di L. 4,449,425.79, dal chilom. 20.050 al 33.450; il 2° dal 33.450 al 62.567 da L. 5,586,189.17. E' in facoltà di concorrere tanto a un solo lotto che ad ambedue. Cauzione provvisoria 8 0|0, definitiva 10 0|0 dell'ammontare del progetto.

Ferrovie Canadesi. — Lo specchio seguente è tolto da un rapporto pubblicato dal Ministero del Dominio del Canadà sulle ferrovie ed i canali del paese:

		1896	1895
Lunghezza delle ferrovie completate in	miglia	16,387	16,091
Capitale sottoscritto	L.	179,964,000	178,928,000
Prodotti lordi	»	10.109,100	9,357,100
Spese di esercizio	»	7,008,50	6,550.1000
Prodotti netti	»	3,100,600	2,807,000
Viaggiatori trasportati	num.	14,810,400	13,987,600
Traffico delle merci	tonn.	24,266,800	21,524,400

Del capitale sottoscritto, 21 3|4 per cento lo è stato per contribuzione federale, provinciale e municipale. Nei due anni le spese d'esercizio assorbono circa il 70 0|0 dei prodotti lordi, mentre che nel 1895 i prodotti netti ammontano a 1,57 p. c. del capitale sottoscritto; nel 1896 la media è dell'1.72 p. c. Delle 16,387 miglia di linee, intieramente terminate, 1,352 miglia, rappresentanti un capitale di lire sterline 11,820,700, sono state costruite e sono esercitate dallo Stato. Sopra queste linee le spese eccedono tutti gli anni sopra i prodotti E' così che nel 1895-96, mentre che i prodotti totali non eccedevano le 628,100 lire sterline, le spese di esercizio ammontavano a 650,900 lire sterline, segnando una perdita nel solo esercizio e ciò senza provvedere in alcun modo all'interesse del capitale pagato.

Ferrovie degli Stati Uniti. — Il principio della concorrenza illimitata, combattuto fortemente per un certo tempo, in presenza dei disastri ai quali aveva dato luogo la sua messa in vigore, sembra riguadagnare il terreno perduto.

Recentemente la Corte Suprema emanò una decisione nel processo della *Transmissouri Freight Association*, secondo la quale ogni contratto fra le imprese di trasporti in vista al mantenimento di tariffe razionali insidia la libertà del commercio ed è, perciò, illegale.

La Corte Suprema non sembra disposta a ritornare sul

deliberato riguardo al caso della *Joint Trafic Association;* non si vede, del resto, come essa potrebbe smentirsi a sì breve distanza.

D'altra parte, l'azione parlamentare in favore della soppressione dell'interdizione dei « poolings » sembra perdere vigore e sembra dubbio che alcun cambiamento sia apportato alla legge nel corso della prossima sezione.

Pertanto gli avvertimenti si moltiplicano; è così che il signor Blanchart, un'autorità in materia di trasporti, scrive alla *Railroad Gazette* per protestare contro le inconseguenze delle teorie di regolamentazione governativa.

« Il Governo, dice egli, paga una tassa uniforme per il trasporto dei corrieri postali e dei prezzi convenuti una volta per sempre per tutti i trasporti delle sue truppe e dei suoi approvvigionamenti; non cerca di ottenere dei ribassi segreti per queste tariffe; se i suoi agenti lo facessero, sarebbero revocati... Ora, il Governo è il cliente più importante, dovrebbe dunque dare il suo appoggio legale per obbligare gli altri clienti ad agire come lo fa. Il signor Blanchart aggiunge che, supponendo che il Governo riscatti le ferrovie, non potrebbe esercitarle che seguendo gli stessi sistemi delle attuali Compagnie, e che, nel caso in cui lasciasse sussistere delle linee concorrenti, non sue, potrebbe mantenere delle tariffe indipendenti sulle linee, assicurando loro una tariffa rimuneratrice, fino a che i concorrenti privati applicassero le stesse tariffe e le mantenessero colla stessa inflessibilità. L'industria dei trasporti si esercita in virtù di una specie di delegazione tacita d'una funzione di governo, è dunque ragionevole che le ferrovie abbiano pure una delegazione di potere per il mantenimento delle tariffe. Se il Governo fosse stato proprietario delle linee ferroviarie durante questi ultimi anni, non avrebbe potuto evitare il *deficit* come non lo hanno evitato le Compagnie private e per colmarlo avrebbe dovuto ricorrere ad una imposta generale ».

Notizie Diverse

Esposizione centro-americana di Guatemala. — Un telegramma da Guatemala annunciò che il giorno 14 corrente venne solennemente inaugurata a Guatemala la sezione italiana dell'Esposizione centro-americana. Intervennero il Presidente della Repubblica, il Comitato centrale, il Ministro d'Italia (Grimaldi), la colonia italiana al completo e numerosi invitati. Facevano gli onori di casa i delegati cav. Muttini, l'ing. Pajella e l'artista Fantoni.

La sezione italiana figura brillantemente: dispone d'uno speciale padiglione isolato di 2000 metri quadrati, annovera oltre 140 espositori, emergendo sulle altre sezioni estere.

È riuscita la più simpatica ed interessante, specialmente nelle Belle Arti, nelle industrie del mobilio e nelle manifatture.

Il cav. Muttini, a nome del Comitato italiano, presentò al Presidente della Repubblica ed al Comitato centrale due artistiche ed espressive pergamene e ricchi doni per parte di alcuni espositori. Impressione gradita, vivi ringraziamenti, elogi ed « evviva » all'Italia.

La produzione mondiale del carbone fossile. — La produzione del carbone fossile è in continuo aumento in tutte le parti del mondo. Infatti nel 1880 la produzione del carbone ascese a 165 milioni di tonnellate, mentre nel 1895 raggiunse i 218 milioni di tonnellate.

Gli Stati Uniti d'America produssero, nel 1880, 71 milioni di tonnellate e nel 1895 la produzione si elevò a 193 milioni.

La Germania nel 1880 produsse 65 milioni di tonnellate di carbon fossile, mentre nel 1895 ne produsse 193 milioni.

L'Austria-Ungheria da 17 milioni di tonnellate che ebbe nel 1880, elevò la produzione del carbone a 34 milioni.

La Francia nel 1895 produsse per 30 milioni di tonnellate di carbone, il Belgio 23 milioni, la Russia 8 milioni.

Tutti gli altri Stati di produzione carbonifera ebbero collettivamente nell'anno 1895 una produzione di carbone per 14 milioni di tonnellate.

Riepilogando, troviamo che la produzione del carbone nelle varie parti del mondo nell'anno 1895 ascese alla cifra colossale di 703 milioni di tonnellate.

I telefoni interurbani in Inghilterra. — È terminato ora il passaggio delle linee telefoniche interurbane inglesi dalla *General Electric Comp.* al *Post Office.* Il numero dei circuiti esercitati ora dall'Amministrazione governativa è di 881, dei quali 854 sono a doppio filo e 27 a semplice filo. La rete telefonica interurbana inglese ha uno sviluppo complessivo di quasi 80,000 chilom., eguagliando per numero di circuiti quella di tutti gli altri Stati d'Europa presi insieme; il centro più importante è Manchester, al quale convergono 151 linee interurbane.

La prima linea ferroviaria e le strane apprensioni dei medici bavaresi. — In una rivista di Francoforte è stato ora riprodotto un curioso documento esistente negli Archivi della Ferrovia Norimberga-Furth, il quale porta la firma dei medici bavaresi che protestarono contro l'esercizio di quella linea, la prima, in ordine di data, che venne aperta in Germania (1835).

I medici bavaresi si erano riuniti in assemblea, e dopo una vivacissima discussione, in cui vennero sfoderate tutte le teorie allora più in voga, deliberarono doversi assolutamente impedire l'esercizio di quella ferrovia « nell'interesse della salute pubblica ». Le scosse continue dei carrozzoni, la velocità della corsa così inusitata dovevano causare nei viaggiatori delle malattie mentali, e principalmente il *delirio furioso.*

E nella loro pietosa sollecitudine verso l'umanità, gli stessi medici aggiungevano: « Se, nonostante il divieto della scienza, vi saranno ancora dei viaggiatori, non sia almeno lecito esporre a nuovi pericoli coloro che possono trovarsi lungo la via percorsa dalla ferrovia.

« L'aspetto solo pauroso di una locomotiva che fugge su un binario basterebbe egualmente a determinare il delirio furioso. Noi preghiamo per conseguenza le Autorità a imporre alla Compagnia la costruzione, ai due lati della via ferrata, d'una palizzata alta sei piedi ».

Non si può negare che i medici bavaresi fossero previdenti!

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto lavori di consolidamento della trincea di Besnate, lungo la Gallarate-Laveno. Importo lire 7000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 28 giugno corrente, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 8 giugno). — Colla Ditta Parodi Lorenzo da Sampierdarena per appalto lavori di impianto servizio merci P. V. e di trasbordo sull'area ex-Frova a Sampierdarena;

Colla Ditta Gaj Giovanni di Villafranca per costruzione pozzi artesiani in stazione di Villafranca d'Asti.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Parma (28 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale alla sponda destra del fiume Po, nel tratto compreso tra la foce del torrente Ongina e l'antica difesa di Polesine Parmense (m. 855). Importo L. 214,100. Cauz. provv. L. 10,000.

Genio Militare di Roma (30 giugno, ore 11, unico e definit.). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione annuale degli immobili destinati ad uso militare nella piazza di Roma. Importo lire 80,000. Cauzione L. 8000.

Rumania. — Appalto per la costruzione ferrovie (Vedi *Notizie Ferroviarie Estere*).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (5 luglio, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di **metalli** diversi per il 1897-98. Importo L. 12,000. Cauzione L. 1200. Fatali 21 luglio, ore 12.

Direzione Costruzioni Navali — Venezia — (5 luglio, ore 12, 1ª asta). — **Trasformazione** di tonn. 600 di ferro e di ferro omogeneo vecchio in tonn. 200 di ferro nuovo. Importo L. 24,000. Cauzione L. 2400. Fatali 26 luglio, ore 11.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. — Titoli unitari stati estratti e rimborsabili dal 1° luglio:
128 147 176 192 215 356 377 380 390 514 738 878 929.
Titoli quintupli:
1002 1274 1302 1321 1542 1599 1608 1656 1688 1810 1839 1849 2139 2193.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche. — Distinta di 62 obbligazioni estratte e rimborsabili alla pari dal 1° luglio prossimo.
Titoli da una obbligazione:
423 768 790 1014 1062 1511 1542 2231 2284 2387 2427 2601 2861 3374 3555 3581 4124 4336 4414 4775 5372 5793 5919 6146 6203 6506 6685 7110 7150 7487 7688 7928.
Titoli da 5 obbligazioni: 772, 1032, 1080, 1279, 1477, 1596.
Nella stessa epoca sarà pure pagata la cedola n. 22 di tutte le obbligazioni.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Giugno 12	Giugno 19
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	515	515
» » Mediterranee . . . . . . »	532	536.50
» » Meridionali . . . . . . »	710.50	716.25
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	383	383
» » » (2ª ») . . . . »	363	363
» » Secondarie Sarde . . . . . »	282	280
» » Sicule. . . . . »	625	620
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . »	559	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . L.	306.50	306.50
» » Cuneo (2ª emiss.) . . »	320	320
» » Gottardo 4 % . . . »	101.30	101.25
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	509.50	509.50
» » Meridionali . . . . . »	312	312
» » Meridionali Austriache . »	403	401.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	307	307
» » » 2ª emiss. »	291	290.50
» » Pontebba . . . . . . »	480	480.50
» » Sarde, serie *A* . . . . »	301	301
» » » serie *B* . . . . »	305	305
» » » 1879 . . . . »	305	304
» » Savona . . . . . . »	330	330
» » Secondarie Sarde . . . »	435	457.50
» » Sicule 4 0[0 oro . . . »	495.50	495.50
» » Tirreno . . . . . »	490	490
» » Vittorio Emanuele . . »	329.50	329.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Giugno 1897. — 34ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4608	4407	+ 201	1101	1291	— 190
Media.	4506	4407	+ 99	1202	1255	— 53
Viaggiatori	1,207,796 69	1,151,781 13	+ 56,015 56	74,070 77	79,543 58	— 5,472 81
Bagagli e cani. . . .	60,549 31	57,992 25	+ 2,557 06	1,982 25	2,090 89	— 108 64
Merci a G.V. e P.V. acc.	318,166 50	289,977 62	+ 28,188 88	11,877 54	12,239 81	— 362 27
Merci a P. V. . . .	1,693,507 86	1,618,625 53	+ 74,882 33	60,117 62	69,376 90	— 9,259 28
TOTALE .	3,280,020 36	3,118,376 53	+ 161,643 83	148,048 18	163,251 18	— 15,203 00

Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 10 Giugno 1897.*

Viaggiatori	45 059,563 48	45,277,420 16	— 217,856 68	2,881.125 39	2,807,671 15	+ 73,454 24
Bagagli e cani. . . .	2,315,940 19	2,230,523 50	+ 85,416 69	89,792 95	80,306 70	+ 9,486 25
Merci a G.V. e P.V. acc.	11,511,624 73	11,145,504 63	+ 366,120 10	532,610 00	508,514 16	+ 24,095 84
Merci a P. V. . . .	58,167,855 56	56,879,321 33	+1,288,534 23	2,465,880 00	2,310,934 44	+ 154,945 56
TOTALE .	117,054,983 96	115,532,769 62	+1,522,214 34	5,969,408 34	5,707,426 45	+ 261,981 89

Prodotto per chilometro.

della decade	711 81	707 60	+ 4 21	134 47	126 45	+ 8 02
riassuntivo	25,977 58	26,215 74	— 238 16	4,966 23	4,547 75	+ 418 48

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

32ª Decade — Dall'11 al 20 Maggio 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	96,899.00	1,770.00	8,630.00	105,092.00	135.00	212,526.00	616.00	345.00
1896	92,319.00	1,891.00	7,633.00	93,456.00	1,065.00	196,364.00	616.00	319.00
Differenze nel 1897	+ 4,580.00	— 121.00	+ 997.00	+ 11,636.00	— 930.00	+ 16,162.00	»	+ 26.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 MAGGIO 1897.								
1896-97	2,836,466.00	62,096.00	315,233.00	4,002,052.00	42,886.00	7,258,733.00	616.00	11,784.00
1895-96	2,863,906.00	64,799.00	320,635.00	3,761,541.00	43,992.00	7,054,878.00	616.00	11,453.00
Differenze nel 1897	— 27,440.00	— 2,703.00	— 5,402.00	+ 240,511.00	— 1,106.00	+ 203,860.00	»	+ 331.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	31,475.00	552.00	2,014.00	13,870.00	239.00	48,150.00	484.00	99.00
1896	31,176 00	496.00	2,414.00	15,046.00	279.00	49,411.00	484.00	102.00
Differenze nel 1897	+ 299.00	+ 56.00	— 400.00	— 1,176.00	— 40.00	— 1,261.00	»	— 3.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 MAGGIO 1897.								
1896-97	1,076,046.00	19,424.00	88,731.00	818,567.00	8,364.00	2,011,132.00	484.00	4,155.00
1895-96	1,074,394.00	18,488.00	82,248.00	677,306.00	8,225.00	1,860,661.00	484.00	3,844.00
Differenze nel 1897	+ 1,652.00	+ 936.00	+ 6,483.00	+ 141,261.00	+ 139.00	+ 150,471.00	»	+ 311.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	2,161.00	54.00	141.00	338.00	»	2,694.00	23.00	117.00
1896	2,477.00	85.00	201.00	394.00	»	3,157.00	23.00	137.00
Differenze nel 1897	— 316.00	— 31.00	— 60.00	— 56.00	»	— 463.00	»	— 20.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 MAGGIO 1897.								
1896-97	99,644.00	3,856.00	8,351.00	22,950.00	55.00	134,856.00	23.00	5,863.00
1895-96	99,583 00	4,260.00	7,426.00	16,065.00	55.00	127,389 00	23.00	5,539.00
Differenze nel 1897	+ 61.00	— 404.00	+ 925.00	+ 6,885.00	»	+ 7,467.00	»	+ 324.00

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia

Società Anonima con sede in Roma. — Capitale Lire 20 milioni interamente versato

Obbligazioni 4 0|0 oro.

Si notifica ai signori possessori delle dette Obbligazioni sociali che il 1° luglio 1897 saranno pagate le seguenti cedole:

Cedola N. 13 dell'emissione 1891
Id. 11 id. 1892
Id. 9 id. 1893
Id. 5 id. 1895

Il pagamento avrà luogo presso la Cassa sociale e le Banche incaricate di tale servizio.

Roma, 14 giugno 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	548 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry. . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria. . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna. . . . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno. . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	8 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.). —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 26 Giugno 1897 NUM. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1896 - Assemblea generale 20 maggio 1897

(Continuazione — Vedi Num. 22 e 24).

Bagagli, merci, veicoli e bestiame a grande velocità. — Nella categoria dei bagagli, giornali, ecc., si nota un aumento di prodotto di L. 102,464.10 e così pure in quella delle messaggerie e merci per L. 342,232.95, mentre nel trasporto dei cavalli si ha una lieve diminuzione di L. 30,405.47, in confronto dell'esercizio precedente.

In complesso nel 1896 questa categoria di trasporto diede un aumento di L. 196,092.56.

Merci e bestiame a piccola velocità accelerata. — Per effetto dell'abbondante raccolto di uva avutosi nell'Italia meridionale e dello scorso prodotto delle altre regioni si ebbe quest'anno un notevole trasporto di uva mosto ed uva pigiata con mosto a lunghe percorrenze tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano ed internazionale. Perciò nel 1896 i trasporti di merci a vagone completo a p. v. accelerata sono in aumento di tonnellate 20,754 corrispondenti ad un prodotto di L. 1,240,581.59.

Nel trasporto del bestiame bovino, suino ed ovino notasi invece una diminuzione dovuta alla epizoozia che colpì alcune regioni dell'Alta Italia, ma tale perdita viene compensata interamente dall'aumento verificatosi nei trasporti del bestiame cavallino. In complesso quindi i prodotti ottenuti quest'anno nei trasporti a piccola velocità accelerata segnano un aumento di L. 1,260,177.11 in confronto con quelli dell'anno precedente.

Merci veicoli e bestiame a piccola velocità. — Le quantità trasportate a piccola velocità nel 1896, con e senza vincolo di peso, sono in aumento di tonnellate 241,002 in confronta col 1895.

Tale maggiore traffico dipende in massima parte dal trasporto dei grani e dei vini. Dalle provincie meridionali partì nel 1896 una quantità di carri di uva, vino e mosto più che tre volte maggiore di quella che fu spedita nel 1895.

Il trasporto dei cereali aumentò perchè cessarono negli ultimi quattro mesi del 1896 le condizioni del mercato fino allora favorevoli alla concorrenza dei grani esteri, per cui i grani nazionali del Polesine, delle Puglie e della Romagna, che erano restati invenduti nei primi otto mesi dell'anno causando una notevole diminuzione di prodotto in confronto dell'eguale periodo dell'anno precedente, poterono nuovamente essere trasportati in notevole quantità.

Per tali cause nel complesso del traffico piccola velocità si verifica nel 1896 il notevole aumento di L. 2,864,523.85 in confronto del prodotto ottenutosi nell'anno precedente.

§ 7. — PROVENTI IN RIMBORSO DI SPESA.

Per l'anno 1896 i proventi in rimborso di spesa ammontarono a L. 2,189,187.01, con una diminuzione di lire 234,765.77 sugli analoghi prodotti del 1895.

§ 8. — PRODOTTO NETTO DEL TRAFFICO.

I risultati dell'esercizio del 1896 sono i seguenti:

Proventi della rete principale e complementare, compresi i prodotti indiretti		L. 107,706,812.70
Spese di esercizio	L. 70,174,601.84	
A dedurre per i proventi in rimborso di spesa	» 2,189,187.01	
		» 67,985,414.83
	Prodotto netto	L. 39,721,397.87

Le spese per le due reti riunite corrispondono al 63.12 0|0 del prodotto lordo, mentre nel 1895 il rapporto della spesa al prodotto era stato del 63,46 0|0.

L'allegato N. 3 indica gli utili netti dell'esercizio del 1896, tenuto conto della partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e dei proventi non derivanti dal traffico.

VII. — Contenzioso.

Cause anteriori all'esercizio della Rete Adriatica. — Pendenti al 1° gennaio 1896, N. 2, le quali rimangono pendenti anche al 31 dicembre.

Cause relative all'esercizio della Rete Adriatica. — Pendenti al 1° gennaio 1896:

Avanti alle Corti, Tribunali e Preture . . N. 262
» ai Giudici conciliatori . . . . . » 44
N. 306

Introdotte nell'anno 1896:
Avanti le Corti, Tribunali, Preture N. 183
» ai Giudici conciliatori . . » 119
N. 302 » 302
Totale N. 608

Movimento durante l'anno 1896:

	avanti alle Corti, Tribunali e Preture	avanti ai Giudici Conciliatori		
vinte	N. 58	N. 27		
perdute . . .	» 5	» 11		
transatte e abband.	» 89	» 79		
	N. 152	N. 117	Definite	» 269
			Pendenti al 31 dicembre	N. 339

Anche nel 1896 non si ebbero cause contro il R. Governo davanti al Collegio arbitrale.

VIII. — **Utile netto dell'esercizio.**

Prodotti: — Quota del 62.50 0|0 sul prodotto lordo ottenuto dall'esercizio della rete principale (art. 25 del Contratto di esercizio) . . . . L. 62,611,018.97
Compensi dovuti dallo Stato per l'esercizio della rete complementare (art. 73 del Capitolato allegato al Contratto d'esercizio) . . . . » 8,891,567.92
Compensi e proventi diversi . . . » 334,448 37
Proventi in rimborso di spesa . . » 2,189,187.01

Totale . . L. 74,026,222.27
Spese: — Spese complessive dell'esercizio, così ordinarie che straordinarie (1) » 70,174,601.84

Utile netto dell'esercizio . . . . L. 3,851,620.43

IX. — **Liquidazione generale.**

Impiego dei residui attivi al 30 giugno 1885.

Il capitale di esclusiva proprietà degli azionisti ascendeva, come dalla liquidazione dell'anno 1895, a . . . . . L 16,096,643 96
aggiungendo i prelievi fatti sull'utile derivante dall'impiego del capitale stesso durante quell'esercizio, cioè:
quota per ammortizzazione delle azioni a matrice . . . . » 23,851.67
6 0|0 alla riserva ordinaria . . . » 41,359,10

si hanno in totale . L. 16,161,854.73

Questo capitale, com'è noto, in parte fu investito nell'acquisto di stabili e titoli diversi, e per la rimanenza si considera impiegato al tasso medio della rendita dello Stato
Il provento complessivo del 1896 importò. . . . . L. 722,602.75
da cui detratto l'interesse imputabile al fondo per l'ammortizzazione delle 60 mila azioni a matrice, in. . . . . . . L. 25,044 25

residuano . . . L. 697,558 50
Deducendo inoltre i prelievi statutari, ossia:
il 6 per cento alla riserva ordinaria . . . . L. 41,853.51
il 5 0|0 assegnato:
per 3|4 al Consiglio d'amministrazione. . . . L. 26,158.44
e per 1|4 ai capi di servizio » 8,719.48
L. 76,731.43

residuano . . . L 620,827.07
e aggiungendo per contro il residuo utile non distribuito al 31 dicembre 1895 in » 10,532.78

si ha una somma disponibile di . . . L 631,359.85
dalla quale vi proponiamo di prelevare ripartibili fra gli azionisti in ragione di L. 1.50 per ognuna delle 420 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione, portando » 630,000 00
a conto nuovo. . . . . L. 1,359.85

Gestione della Rete Adriatica.

ATTIVO.

Sovvenzione chilometrica spettante alla Società per la costruzione delle linee:
ai termini dell'art. 7 del Contratto di esercizio. . . . . L 32,061,645.88
ai termini dell'art. 9 della Convenzione 20 giugno 1888 . . . . . . » 5,215,562 19
compenso per l'impiego del materiale rotabile e d'esercizio (articolo 26 del Contratto di esercizio). . . . . » 6,660,000.00
utile netto dell'esercizio . . . . » 3,851,620.43

totale . . . L. 47,788,828.50

PASSIVO.

Interessi in monte ed ammortizzazione delle azioni e delle obbligazioni sorteggiate . . . . . . L. 41,069,560.62
quota di ammortamento delle spese di fondazione . . . . . » 27,248.24
spese d'amministrazione centrale (quotazione dei titoli all'estero, spese e tasse diverse) . . » 1,394,830.62
perdite di cambio » 793,743.81
tassa di ricchezza mobile sul reddito industr. » 1,359,844.83
» 44,645,228.12

risultanza attiva . . . L. 3,143,600.38
Prelievi determinati dall'art. 52 dello Statuto sociale:
il 6 0|0 alla riserva ordinaria . . . . L. 188,616.02
il 5 0|0 assegnato:
per 3|4 al Consiglio d'ammministrazione . » 117,885.02
e per 1|4 ai capi serv. » 39,295.00
maggiore somma occorrente a completare l'assegno minimo fissato a favore del Consiglio d'amministrazione dall'assemblea del 10 giugno 1871 » 5,956,54
» 351,752.58

Rimangono . . . L. 2,791,847.80
Avanzo di utili del 1895 non distribuiti » 7,303.58

Totale utili repartibili L. 2,799,151.38
Vi proponiamo pertanto di prelevare da questa somma. . . . . L. 2,730,000.00
da distribuirsi in ragione di L. 6.50 per ognuna delle 420.000 azioni e cartelle di godimento in circolazione,

rimanendo da portarsi a conto nuovo . L. 69,151.38

(1) In questa somma sono comprese L. 781,605.78 rappresentanti il complesso delle spese derivanti dal disastro di Limito e L. 150,000 circa corrispondenti ad assestamento conti per uso di stazioni comuni, i quali titoli di spesa erano restati illiquidi fino all'anno scorso.

Signori, abbiamo l'onore:

1° di sottoporre alla vostra approvazione la seguente proposta: l'Assemblea generale degli azionisti approva la relazone del Consiglio d'amministrazione, il preventivo del 1897, i conti del 1896, e fissa in lire otto il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

2° di invitarvi ad eleggere:

a) sette consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori: Decio comm. avv. Innocente; Lancia di Brolo marchese Corrado; Papadopoli conte Nicolò; Parodi comm. Giacomo; Pisa Giuseppe; Spinelli cav Luigi; Strozzi duca Leone uscenti di carica per turno e rieleggibili;

b) un consigliere d'amministrazione in sostituzione del defunto comm. avv. Tito Orsini per il tempo in cui sarebbe rimasto in carica;

c) tre sindaci e due supplenti, giusta le disposizioni dell'art. 183 del Codice di Commercio e dell'articolo 32, paragrafo 1 degli Statuti sociali. (*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Venticinquesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1896, all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 giugno 1897.

(Traduzione del *Monitore*).

Signori,

Abbiamo l'onore di presentarvi il nostro venticinquesimo Rapporto di gestione, comprendente l'esercizio 1896.

A. — Parte generale.

I. — Basi ed estensione dell'impresa.

Nel corso dell'esercizio 1896, non è avvenuto alcun fatto degno di essere segnalato in questo capitolo.

Al 31 dicembre, 226 azionisti, possessori di 27,694 azioni, erano inscritti nel registro delle azioni; comparativamente alle cifre indicate nel nostro ultimo rapporto, vi è dunque aumento di 31 azionisti e di 166 azioni.

II. — Questioni diverse di ordine generale.

La *legge federale sulla contabilità delle ferrovie*, di cui noi parlammo nel nostro ultimo rapporto, è uscita quasi del tenore adottato dal Consiglio degli Stati; alla votazione popolare del 4 ottobre essa è stata accettata ed il Consiglio federale l'ha messa in vigore il 1° novembre 1896. Il 10 dello stesso mese, l'Autorità di sorveglianza ci invitò a sottoporgli fino alla fine del gennaio 1897 delle proposte stabili e debitamente motivate sui versamenti annuali nel fondo di rinnovazione, aggiungendovi tutte le giustificazioni che si riferiscono. Noi abbiamo immediatamente intrapreso questi studi il di cui risultato tuttavia rientra naturalmente nel quadro dell'esercizio corrente.

Dalla stampa apprendiamo che il Gran Gonsiglio del Cantone di Lucerna dibatteva lungamente la revisione della legge sul bollo, e che la nuova legge implicherebbe un'imposta considerevole tanto sulle nostre carte-valori che sui nostri *coupons* di azioni e di obbligazioni. In una memoria indirizzata, abbiamo ricordato che l'atto di concessione esentava la nostra Compagnia da ogni imposta e contribuzione, e riservato eseressamente la nostra posizione di diritto. Noi saremo probabilmente costretti a sottoporre quest'affare ai tribunali.

L'Associazione delle ferrovie svizzere ha partecipato collettivamente all'*Esposizione nazionale svizzera di Ginevra*, esponendovi un opuscolo intitolato: « Notizie sullo sviluppo delle linee facenti parte dell'associazione delle ferrovie svizzere, nel periodo dal 1883 al 1895 ». Inoltre noi abbiamo ancora esposto per la Compagnia, nei gruppi 33, Genio Civile e Lavori Pubblici, e 34, Materiale di trasporto, un certo numero d'oggetti: piani di officine, di stazioni, locomotive, ecc., che ci ha fruttata la medaglia d'oro in ogni gruppo.

III. — Organi della Compagnia.

L'organizzazione dell'Amministrazione generale non ha snbito, durante l'esercizio scorso, alcun cambiamento. Relativamente allo *stato del personale degli organi della Compagnia*, noi abbiamo da ricordare quanto segue:

A termini dell'articolo 35 dei nuovi statuti del 2 dicembre 1895, sona stati eletti *amministratori:*

A. — Dell'assemblea generale del 25 gennaio.

a) con mandato fino al 30 giugno 1898.

1. *Abegg-Arter*, Presidente della Società di credito svizzera, Zurigo;
2. *Roman Abt*, ingegnere, Lucerna;
3. *David Calm Speyer*, Vienna;
4. *Isler*, deputato al Consiglio degli Stati, Aarau;
5. *Hammer*, antico consigliere federale, Soleure;
6. *C. Maraini*, ingegnere, Roma;
7. *Moser-Ott*, consigliere di Stato, Sciaffusa;
8. *A. Salomonsohn*, Amministratore della Società di Sconto, Berlino;
9. *Rodolfo Sarasin*, pari, Basilea;
10. *Wyss*, Deputato al Consiglio Nazionale, Berna;

b) con mandato fino al 30 giugno 1901.

11. *Hans von Bleichroeder*, Vice-console della Gran Bretagna, Berlino;
12. *Filippo Bonzanigo*, antico deputato al Consiglio Nazionale, Bellinzona;
13. *Borgnini*, Direttore generale della Ferrovie Meridioniali Italiane, Firenze;
14. *Brambilla*, Senatore del Regno d'Italia, Milano;
15. *Charles Figdor*, banchiere, Vienna;
16. *L. Forrer*, deputato al Consiglio nazionale, Winterthour;
17. *Geigy-Merian*, antico deputato al Consiglio Nazionale, Basilea;
18. *G. Koller*, ingegnere, Berna;
19. Barone *Ed. von Oppenheim*, Console generale imp. e seale d'Austria-Ungheria, Colonia;
20. *Ed. Schmid*, Gerente della Compagnia di navigazione sul lago dei Quattro Cantoni, Lucerna;
21 *Schuster-Burckhardt*, Presidente del Bankverein suisse, Basilea.

B. — Dell'alto Consiglio Federale.

con mandato fino al 1° aprile 1889.

1. *Allievi*, senatore del Regno d'Italia, Roma;
2. *Kinel*, Consigliere di Stato superiore intimo, Berlino;
3. *Locher*, Consigliere di Stato, Winterthour;
4. *Massa*, Direttore Generale delle Ferrovie Italiane del Mediterraneo, Milano;
5. *Neumann*, Consigliere di Stato superiore intimo dell'Impero, Berlino;
6. *Sahli*, avvocato, antico deputato al Consiglio degli Stati, Berna;
7. *Simen*, Deputato al Consiglio degli Stati, Locarno;

C. — Dai Cantoni.

a) Lucerna, con mandato fino al 30 giugno 1899.

1. *J. Schobinger*, Consigliere di Stato, Lucerna;
2. Dott. *Herm Heller*, presidente della Municipalità di Lucerna;

b) Ticino, con mandato fino al 30 giugno 1899.

3. *Gius. Stoffel*, Direttore della Banca cantonale, Bellinzona;
4. *Ger. Vegezzi*, Presidente della Municipalità di Lugano.

c) Zoug, con mandato fine dicembre 1898.

5. Landammann *Meyer*, Steinhausen.

d) Schwyz, con mandato fine dicembre 1896.

6. *Suter*, Consigliere di Stato, Ried-Muostathal.

e) Uri, con mandato fine aprile 1900.

7. *G. Muheim*, prefetto cantonale, Altdorf.

L'Assemblea generale ha nominato *Presidente* del Consiglio d'Amministrazione, con mandato fino al 30 giugno 1898, il signor Schuster-Burckhardt e *Vice-Presidente* per lo stesso periodo, il signor Hammer, antico consigliere federale.

Il consigliere nazionale Wyss avendo declinata la sua elezione di Amministratore, l'Assemblea generale del 27 giugno ha designato a sostituirlo il signor Velti, antico consigliere federale (Berna), il quale tuttavia, avuto riguardo alle funzioni di giudice-arbitro dell'Ufficio internazionale delle ferrovie che gli ha conferite il Consiglio federale, ha dichiarato pure di non poter accettare la sua nomina. Un'altra vacanza era causata dal decesso del senatore Allievi, che rese degli eminenti servigi alla nostra Compagnia, tanto per la sua partecipazione attiva alla costituzione dell'impresa, quanto per il concorso efficace che ha costantemente prestato allo sviluppo successivo di essa. Il Consiglio federale lo ha sostituito col direttore generale Borgnini.

Anticipando sul nostro prossimo Rapporto, dobbiamo ancora, col più vivo rincrescimento, menzionare la nuova perdita del Consiglio d'Amministrazione nella persona del dottore Sahli, antico deputato agli Stati, morto a Berna il 27 marzo 1897. La nomina del successore del dott. Sahli spetta al Consiglio Federale.

Nella sua seduta costitutiva, il Consiglio d'Amministrazione ha designato come membri della *Direzione* con mandato fino al 30 giugno 1901, il dott. Stoffel, H. Dietler e Wuest, e nominato il direttore Stoffel, presidente della Direzione, con mandato fino al 30 giugno 1898, e il signor Dietler, vice-presidente per lo stesso periodo.

Lo *Stato del personale superiore dell'Amministrazione centrale* non ha subito modificazioni.

Durante l'ultimo esercizio, il Consiglio di Amministrazione ha preso in due sedute 23 decisioni e la Direzione in 135 sedute ne ha preso 4628. (*Continua*).

LE COMUNICAZIONI RAPIDE
NELLE GRANDI CITTÀ AMERICANE

(*Conferenza fatta a Vienna dall'ing.* Von Empeyer).

(Contin. — Vedi n. 22 e 24).

Lo specchio qui sotto che indica il numero dei treni portanti gli uomini d'affari tra le 5 e le 7 ore della sera, dà la misura della capacità di traffico della linea aerea:

Ore	9ª *avenue* I	9ª *avenue* II	6ª *avenue* III	6ª *avenue* IV	59ª strada I, II, III
5 ore . . .	9	4	10	2	8
5 » 15 minuti	3	5	9	3	11
5 » 30 »	2	3	11	2	14
5 » 45 »	1	5	9	3	14
6 ore . . .	—	5	10	2	13
6 ore 15 minuti	—	4	7	3	13
6 » 30 »	—	4	8	2	11
6 » 45 »	—	3	7	3	9
7 » . . .					

Tra le 5.15 e le 6.15 circolano sulle due linee I e II della linea elevata della 9ª *avenue* rispettivamente 6 treni *express* e 18 treni ordinari, mentre che, nello stesso intervallo di tempo, 49 treni arrivano sulle linee III e IV della 6ª *avenue*; 10 di questi treni passano sulla linea IV, gli altri 39 si aggiungono ai 18 treni precitati, dimodochè vi sono in tutto 57 treni all'ora percorrenti le linee II e III.

L'intervallo teorico tra i treni sulla sezione di linea libera è, di 1, 2 minuti e, nella 59ª stazione, di 1 minuto. È facile comprendere come un traffico simile non è possibile che con un materiale rotabile ad intercomunicazione e con un personale specialmente pratico.

Sulla linea della 3ª *avenue*, vi è un movimento di 50 treni circa, con 250 vetture e 30.000 viaggiatori; è il massimo che si può raggiungere. Ciò rappresenta 120 persone per vettura. Siccome le vetture non sono fatte che per trasportare 110 viaggiatori (48 posti a sedere), si può facilmente formare un'idea dell'ingombro che deve regnare in quelle ore e rendersi conto della necessità assoluta della costruzione di un tunnel.

Questa necessità è ancora confermata da un'altra considerazione; la velocità dei treni della ferrovia aerea è limitata dalla Legge e si spera, invece, di poter lasciar raggiungere ai treni *express*, nei tunnels, una velocità di 50 chilometri, in media, all'ora.

In tal modo, gli abitanti dell'isola, lunga 12 chilometri circa, non avrebbero bisogno che di 15 minuti per traversarla da un capo all'altro.

Il fatto che prossimamente si vuole stabilire a New-York una terza rete indipendente di tramways, permette un confronto locale interessante. Si progetta qui qualche cosa di simile, si vorrebbe creare una seconda rete in relazione, per mezzo di tunnels, colla *città interna*. Ciò nondimeno, i nostri tramways sono lungi da avere raggiunto il loro maximum di reddito, come la ferrovia aerea di New-York. Bisognerebbe sostituire la loro trazione coll'elettricità, in modo da poter marciare più in fretta e con un maggior numero di vetture, perchè noi abbiamo tutto quanto ci abbisogna per il momento.

Non c'è dunque altro modo di impegnare la Società dei Tramways di Vienna a fare questa trasformazione, che di creare in luogo di una sola società costituita sopra buone basi, due imprese distinte, di cui nessuna avrà prodotti sufficienti per poter offrire al pubblico il conforto desiderabile, e malgrado ciò il potente controllo ed i pieni poteri del Governo?

L'onnipotenza, di cui noi parliamo, non esiste laggiù e, nonostante ciò, si seppe mettere in pratica un'idea di esecuzione assai più difficoltosa ancora: quella consistente a non fare pagare che una sola volta, e questo al principio del viaggio, la persona che effettua un percorso all'interno della città e che, più lungi, ha ricorso ad un altro mezzo di comunicazione pubblico nella medesima direzione.

Questa idea non è evidentemente nuova; essa è la stessa che per l'affrancazione delle lettere. Essa conduce a dei prezzi di una modicità estrema e alla generalizzazione del traffico. È un passo innanzi verso le linee economiche.

Trattandosi, come a New-York, di una società unica, proprietaria di tutte le linee della città, la misura non è difficile ad introdurre. Ma, invece, ove vi sono parecchie Società esercenti, quando pure tutte siano convinte dei vantaggi risultanti dalla sua applicazione, non è ordinariamente possibile ottenere l'accordo circa la partizione dei prodotti, senza contare le serie difficoltà di controllo dei biglietti, ecc.

Nel distretto della contea di North Hudson, si risolse la difficoltà, inserendo delle stipulazioni a questo riguardo nei quaderni d'oneri delle concessioni.

Spero di avere, in seguito, l'occasione di ritornare in modo dettagliato sui metodi e sui risultati di questa transizione forzata. Ma, ora, intendo di farvi notare che l'idea in questione merita di essere presa in seria considerazione, che si tratta di un principio di un'importanza tale, al punto di vista dello sviluppo commerciale delle grandi città, che chi riuscirà a farlo adottare a Vienna, sia per la sua autorità, sia per la sua energia, avrà acquistato dei meriti incontestabilmente maggiori se ne avesse introdotto le tariffe a zone delle ferrovie. Infatti l'applicazione di questo principio cagionerebbe non soltanto una riduzione di tariffe, ma ancora essa farebbe scomparire molte barriere, che si innalzano oggidì tra le differenti arterie di comunicazione, e che sono causa che queste non possono unirsi organicamente, nè svilupparsi secondo i bisogni del pubblico viaggiante.

Dopo aver passato in rivista i diversi generi di mezzi di comunicazione delle città ed i rapporti che vi sono tra essi, mi resta a dirvi una parola delle loro relazioni colle ferrovie ordinarie. L'esempio di Berlino che, al punto di vista del movimento, è comparabile a Baltimora, ha spesso fatto credere che si potesse vantaggiosamente riunire i

sistemi di comunicazi e delle città, coi binari corrispondenti dei treni locali e espressi d'una ferrovia ordinaria. A mio avviso, l'introduzione di treni rapidi nella rete delle vie di comunicazione di una città è un intralcio al loro sviluppo, che non è compensato dal vantaggio che ne risulta per i pochi viaggiatori in *express* di non dovere cambiare di treno. Astrazione fatta dalla questione dei bagagli, l'immissione di materiale rotabile, di metodi di esercizio e di personale estraneo, destinati specialmente per altri servizi, presentano sempre molte difficoltà.

Ciò che lo prova, è questo fatto solo, che a Berlino, sulla ferrovia Metropolitana, si mantiene un intervallo normale di 5 minuti fra i treni e che quando eccezionalmente si deve ridurli a 3 minuti, si incontrano delle difficoltà, mentre che a New-York, come abbiamo detto, questo intervallo non è che di 1 minuto. Se, come a Vienna, le stazioni sono situate lontano dal centro della città, non c'è che da riunirle da una linea di raccordamento; ma, a mio avviso, non è necessario di far traversare l'interno della città dai treni delle ferrovie ordinarie, come si progettava dapprima, seguendo l'esempio di Berlino. (*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Il porto di Genova e le stazioni di Milano.

Discutendosi, nella seduta del 22 corrente, il bilancio dei Lavori Pubblici, l'on. *Gadda* al capitolo 218 « Porto di Genova », disse che non intendeva di fare osservazioni sullo stanziamento di L. 814,509; chiese solo al ministro dei Lavori Pubblici qualche notizia sull'esito delle trattative col Municipio di Genova e altri enti interessati per affrettare questi lavori.

Osservò che l'avvenire del porto di Genova interessa grandemente tutto il commercio italiano. In questa occasione chiede anche se sia prossimo qualche provvedimento relativo ai lavori necessari alla stazione di Milano. Disse di credere che produrrà ottima impressione il fatto che il Senato si occupa della questione del porto di Genova.

Prinetti ministro, si dichiarò lieto di dire al senatore Gadda che le pratiche avviate col Municipio di Genova hanno raggiunto il loro scopo e oggi o domani presenterà il relativo progetto di legge alla Camera (1). Quanto al miglioramento dei servizi alle stazioni di Milano dice al senatore Gadda che ha già studiata la questione e può assicurarlo che fra poche settimane saranno compiuti i binari a nord della stazione di Milano, sui quali avverrà il transito dei treni continuativi per il levante; così il servizio viaggiatori e della grande velocità sarà di molto migliorato.

Spera che non occorrerà nessuna nuova stazione in Milano. Ad evitare poi il transito sui binari dei passeggeri, dopo parecchi studi si stabilì di fare un grande sottopassaggio per i viaggiatori in arrivo. Il progetto è stato approvato e sarà quanto prima eseguito dalla Società. Inoltre la stazione di Porta Sempione sarà anche adibita al servizio delle merci.

Tutti questi lavori non rappresentano che una spesa di circa un milione, e sono già stati approvati dall'Ispettorato; spera che i miglioramenti studiati saranno sufficienti pel traffico milanese, in caso contrario fra qualche anno si vedrà se sia o no necessaria una nuova stazione.

La Bonifica di Burana.

Nella stessa seduta l'on. *Brioschi*, relatore, sul cap. 199 relativo alla bonifica di Burana, chiese al Ministro informazioni sull'andamento dei lavori.

Il Ministro *Prinetti* spiegò come lo stanziamento di lire 160,300 sia sufficiente, e indica lo stato dei vari lavori a carico dello Stato. Il Consorzio poi funziona e si spera supererà le difficoltà finanziarie nelle quali si è imbattuto.

Il Consorzio deve pagare 4 milioni allo Stato in annualità di mezzo milione all'anno, e lo Stato deve dargli 30 annualità di 520 mila lire l'una; siccome il rimborso è in ritardo lo Stato trattiene il pagamento del suo concorso.

L'on. *Saracco*, ricordò che la questione dell'esistenza legale o meno del Consorzio cominciò a funzionare senza denari, cominciando dal chiedere a prestito 1 milione. Poi con un coraggio che hanno solo coloro che posseggono nulla, il Consorzio appaltò per molti milioni di lavori e l'appaltatore non essendo pagato cominciò a caricare il debito degli interessi.

Così non si sa dove si andrà a finire e chiede se si deve continuare per questa via. Prega il Ministro di occuparsene.

Il Ministro *Prinetti* disse che l'esposizione di fatti del senatore Saracco era esatta. Non crede possa accadere che i lavori del Consorzio si compiano prima di quelli dello Stato. Non è possibile alcuna questione sulla legalità del Consorzio.

Per attuare la proposta del Cavasola occorrevano 6 milioni e lo scioglimento dei contratti dello Stato del Consorzio coll'appaltatore. Malgrado queste difficoltà avrebbe preso una iniziativa se avesse temuto una possibile responsabilità dello Stato, ma poichè non la crede affatto temibile non ne fece nulla.

(1) Infatti nella seduta del 23 corr. della Camera dei Deputati, il Ministro Prinetti presentò il progetto di legge relativo ai lavori ferroviari e portuari di Genova, il cui schema abbiamo pubblicato nel precedente numero.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Tronco Santo Stefano-Sarzana.

(*Visita di ricognizione*).

Sappiamo che oggi, sabato, si procede alla visita ufficiale di ricognizione del tronco Santo Stefano Sarzana per parte dei delegati del R. Governo, delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Impresa.

Ci riserviamo di render conto dell'esito di tale visita e del giorno che eventualmente verrà stabilito per l'apertura al pubblico esercizio del tronco stesso.

><

Conferenza a Lucerna
pei servizi internazionali viaggiatori e merci.

In seguito alle decisioni prese nella Conferenza generale della Lega Italo-Germanica, tenutasi a Trieste il 20 dello scorso mese, il giorno 22 corrente si è riunita a Lucerna un'apposita Commissione per esaminare a quali condizioni e norme comuni all'intero percorso sia possibile ammettere il trasporto con Lettera di vettura internazionale delle spedizioni di oggetti d'arte e preziosi e di valori, le quali, come è noto, sono ora escluse dal trasporto in forza della Convenzione internazionale di Berna.

Altra Conferenza si è pure riunita il 23 a Lucerna per prendere accordi definitivi circa la sistemazione del servizio testè inaugurato della visita doganale in viaggio fra Chiasso e Milano e della eventuale rispedizione dei bagagli provenienti dal Gottardo col treno n. 51.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.

(*Appalto tronco Pietrafitta-Rogliano*).

Ci informano da Cosenza che quella Camera di Commercio ed Arti, in sua recente adunanza, si è associata alle deliberazioni della locale Deputazione provinciale, facendo voti a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè si provveda all'appalto dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena compreso fra Pietrafitta e Rogliano.

><

Lavori ferroviari a Torino.

Nella seduta del 23 corrente il nostro Consiglio Comunale ha approvato il progetto dei lavori ferroviari a Torino, concordato tra il Ministro dei Lavori Pubblici, l'Amministrazione Municipale e quella delle Ferrovie del Mediterraneo il 15 corrente, che noi abbiamo pubblicato integralmente nel precedente numero.

Ci congratuliamo vivamente per l'esito di questo importante provvedimento, che non può a meno che di tornare di grande vantaggio alla Città di Torino.

><

Ferrovia da San Giorgio di Nogaro a Cervignano.

Siamo informati che la Società Veneta di pubbliche costruzioni di Padova, concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da San Giorgio di Nogaro al confine Italo-Austro-Ungarico a Cervignano, ha sviluppato con tutta la possibile energia l'esecuzione dei lavori della ferrovia medesima, per guisa che è assai probabile che possa essere condotta a termine nel mese di settembre p. v. Infatti i terreni occorrenti per la sede stradale sono stati tutti occupati, ed i movimenti di terra pel corpo stradale, pei piazzaletti, per le strade deviate e per le rampe dei passaggi a livello, alla fine di maggio erano eseguiti per circa nove decimi del totale. Dei manufatti normali interni, fino a m. 3 di luce, n. 12 erano ultimati, meno piccoli lavori di finimento e n. 10 in corso di costruzione; ed i manufatti esterni normali, che sono tre, trovavansi ultimati. La situazione dei manufatti speciali con travata metallica fino a metri 8.60 di luce, era la seguente: n. 2 sulle roggie Zumello e Bevadora eseguiti sino ai paraghiaia; n. 3 sulle roggie Zunio, Castro e Taglio ancora da incominciare. Le travate di tutti i detti manufatti erano in corso di lavorazione in officina a Padova. Delle case cantoniere, 5 ultimate, meno i lavori interni di finimento, ed una ancora da incominciare.

Erano poi in corso i lavori d'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di San Giorgio di Nogaro e quelli pel magazzino merci doganale nella stazione medesima.

Per la ultimazione delle opere d'arte si trovavano a piè d'opera gli occorrenti materiali. Erano già forniti tutti i materiali minuti di armamento e quasi tutti i materiali in acciaio per gli scambi. Le traverse per l'armamento sono in corso di fornitura.

Insomma tutto fa ritenere che, qualora la stagione non frapponga ostacoli al regolare proseguimento dei lavori, le previsioni della Società concessionaria per l'ultimazione della linea, troveranno conferma nei fatti.

><

Il freno automatico applicato in Austria.

Siamo informati che è partita per Vienna una Commissione composta di funzionari sociali e di un funzionario governativo dell'Ispettorato delle Strade Ferrate con incarico di rendersi conto del funzionamento del freno a vuoto automatico recentemente applicato da alcune ferrovie austriache.

><

I lavori del primo gruppo della stazione marittima di Venezia.

Ci informano da Venezia che i lavori del primo gruppo della stazione marittima di Venezia procedono con energia e diligenza, cosicchè si spera di poterli portare sollecitamente a compimento.

><

Nuovo modello di apparato per spari d'allarme.

Sappiamo che la Ditta Opessi, costruttrice dell'apparato per spari d'allarme, sistema Scartazzi-Opessi, ha presentato all'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo un nuovo modello del suo apparato, nel quale si è ottenuta la completa automaticità dell'apparato stesso. Con questo nuovo modello viene soddisfatto alla condizione di rimettersi automaticamente in posizione di sparo, subito dopo il passaggio di un treno, purchè, ben inteso, il segnale collegato collo spara-petardi sia conservato a via impedita.

La Mediterranea, convinta della parte importante che in un avvenire, più o meno prossimo, sono destinati ad assumere tali apparati nell'esercizio ferroviario, si è prestata alla domanda della predetta Ditta per l'esecuzione dell'esperimento del nuovo modello, il quale venne perciò da più giorni messo in opera presso la stazione di Milano-Porta Ticinese. Dalle prove fin qui fattesi pare che esso si comporti sotto ogni riguardo perfettamente; cosicchè la prefata Amministrazione ha interessato il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a disporre perchè il suddetto apparecchio venga esaminato anche dai suoi funzionari.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la sistemazione del segnale a disco girevole verso Ferrara, in *stazione di Argenta.* Spesa L. 140;

2. Proposta per munire di dischetto-fanale due deviatoi posti dal lato Bologna della *stazione d'Ancona;*

3. Proposta dei lavori occorrenti per rialzare la travata metallica del ponte di luce m. 5 sul Rio Conio, al km. 25.415 della linea *Faenza-Firenze.* Spesa L. 7200;

4. Proposta pel rifacimento in acciaio di m. 11,328 di binario, attualmente armato con rotaie di ferro, tipo meridionale, lungo la ferrovia da *Bari a Taranto.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 78,430, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

5. Il progetto dei lavori necessari per migliorare la viabilità ordinaria della strada provinciale detta del Terraglio, e della strada comunale detta di Sant'Antonino, nonchè per sistemare il servizio merci a piccola velocità nella stazione di Treviso, della linea *Mestre-Cormons,* con annesso preventivo di spesa di L. 139,900;

6. Proposta relativa all'ampliamento ed alla sistemazione del servizio merci, al prolungamento del binario d'incrocio, ed alla rettifica del tracciato del binario di corsa nella stazione di Motta, della linea *Bologna-Otranto.* Spesa occorrente L. 12,390;

7. Proposta per sostituire la stadera a ponte, di vecchio tipo, da 20 tonnellate, esistente allo scalo merci della Rete Adriatica, nella stazione di Napoli, con quella di nuovo tipo da 30 tonnellate esistente nella *stazione di Maddaloni.*

(*Proposte di lavori approvate dall'Ispettorato governativo*).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte dell'Adriatica:

a) Proposta per prolungare fino alla stazione di *Firenze-Campo di Marte* il circuito telegrafico omnibus n. 1127 esistente fra le stazioni di Prato e di Firenze-Santa Maria Novella. Spesa occorrente L. 1266;

b) Proposta per l'impianto di due dischetti di segnalamento in *stazione di Bologna.* Spesa L. 100;

c) Proposta per la costruzione di un piccolo magazzeno per le merci a piccola velocità, nella stazione di Pescolamazza, nella linea da *Benevento a Campobasso.* Spesa occorrente L. 4200;

d) Proposta di lavori di riparazione ai guasti prodotti dal fiume Reno, fra i km. 43.447 e 44.586 della linea *Bologna-Pistoia,* con annesso preventivo di spesa di L. 5000;

e) Proposta per impiantare due cancelletti in ferro della luce di m. 1.20 per pedoni, lateralmente ai can-

celli, di luce m. 6, al passaggio a livello al chilometro 26.501.10 della linea da *Olmenetta a Brescia*. Spesa L. 210;

f) Proposta per l'affondamento del pozzo d'acqua potabile in stazione di Rezzato, nella linea *Milano-Peschiera*. Spesa L. 260;

g) Proposta per sostituire i cancelli in ferro alle sbarre girevoli nel passaggio a livello al km. 33.731.39 presso la strada di Poggio Renatico, nella linea da *Bologna a Pontelagoscuro*. Spesa L. 650.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 9 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per i lavori di impianto di una pensilina metallica alla fronte nord del fabbricato uffici in stazione di Milano-Centrale. Alla gara sono state invitate n. 11 Ditte; ma le concorrenti furono soltanto sei. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Lancini Giuseppe di Milano col ribasso del 18.10 per cento sui prezzi della tariffa.

Il 16 corrente presso la stessa Direzione ebbe luogo la seconda gara per l'appalto dei lavori d'impianto della stazione di Rocchetta Tanaro. Le Ditte invitate alla gara furono 10, le stesse della prima gara; le concorrenti sono state 7. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Porta Ambrogio e Fratello Giuseppe di Asti, col ribasso del 22.85 per cento sui prezzi della tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per impianto di una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate, nella stazione di Pignataro, della linea *Roma-Napoli*. Spesa preventivata L. 6500;

2. La proposta per il rifacimento dal ferro all'acciaio di m. l. 4140 di binario sul tronco Torre Melissa-Strongoli della linea *Taranto-Reggio* e di n. 2 scambi nella stazione di Strongoli. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 36,008, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Miani-Silvestri e Comp. di Milano per la costruzione di una tettoia metallica per copertura del riparto fucine nelle *officine di Pietrarsa;*

4. Il progetto pell'impianto del secondo binario sul tronco da Camnago a Camerlata nella linea *Milano-Chiasso*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a lire 509,000, ivi comprese L. 255,807, che rappresentano il valore del materiale metallico d'armamento;

5. La proposta pell'impianto del secondo binario nella fermata di Vignale-Riotorto sulla linea *Roma-Pisa*. Spesa occorrente L. 24,700, compreso il valore del materiale metallico d'armamento;

6. La proposta dei lavori occorrenti per aumentare fino al minimo tollerabile il franco esistente attualmente fra i profili di alcune opere d'arte e quelli delle sagome, limite del materiale rotabile. Spesa L. 3130;

7. Progetto di ampliamento del servizio biglietti in *stazione di Gallarate*, con preventivo di spesa di lire 440;

8. Il progetto per la costruzione di una scivola e di una cisterna presso la casa cantoniera al chilometro 68.111 fra le stazioni di Rosarno e di Nicotera nella ferrovia da *Reggio a Castrocucco*. Spesa L. 3500;

9. Il preventivo di L. 39,935 riguardante provvedimenti resi necessari sulla linea *Taranto-Reggio*, tra le stazioni di Catanzaro-Marina e Bianconovo, in seguito alle pioggie e mareggiate del novembre 1896;

10. Il preventivo di L. 180,000 per lavori eseguiti e da eseguire d'urgenza per riparazioni di danni arrecati, in seguito alle pioggie del novembre e del dicembre 1896, fra le stazioni di Sibari e di Catanzaro-Marina, nella linea da *Taranto a Reggio*.

(*Servizi pei balneanti e modificazioni d'orario*).

Ci consta che a partire dal 4 luglio p. v. verranno attivati i soliti servizi straordinari fra Roma, Ladispoli e Civitavecchia per favorire il concorso dei balneanti.

Dalla stessa data si attiverà il medesimo servizio fra Firenze, Livorno e Viareggio.

Ci consta pure che dall'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo venne presentata per l'approvazione del R. Governo una proposta per modificare l'orario del treno 301 (linea Milano-Torino) nel senso di assicurare le reclamate coincidenze sì a Novara che a Vercelli dei treni affluenti a queste stazioni.

Dal 1° luglio il treno locale 392 (linea Milano-Pavia) farà fermata pei viaggiatori anche nelle stazioni di Locata e Villamaggiore, soddisfando così le domande di quelle popolazioni.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato: Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa essere approvato il progetto compilato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo per la esecuzione di lavori di consolidamento della frana detta dei Laghi, lungo la linea da Eboli a Metaponto, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano, ammettendo che all'esecuzione stessa, per la quale è preventivata la spesa di L. 10,900, si possa provvedere mediante cottimi;

Ha manifestato l'avviso che possa approvarsi un progetto della Mediterranea per l'esecuzione di opere di completamento delle travate metalliche nel tronco da Berceto a Borgotaro, nella ferrovia da Parma a Spezia; e che si possa procedere all'appalto dei relativi lavori nel modo proposto. La spesa all'uopo preventivata ammonta in complesso a L. 21,350;

Ha dato il suo parere su di un atto di transazione concordato coll'Impresa Carlo Zanotta, assuntrice dei lavori di consolidamento della linea da Treviso a Belluno, fra le stazioni di Alanno-Fener e di Feltre;

Ha ritenuto che possa essere sottoposto alla firma sovrana lo schema di Decreto reale inteso a portare da 50 a 55 anni il limite di età stabilito dal Decreto reale 1° aprile p. p., n. 137, con cui furono modificate le norme sulle nomine di vari personali subalterni dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Rete Mediterranea.

(*Percorrenza del materiale rotabile durante il secondo trimestre 1896-97*).

Diamo qui di seguito la indicazione della percorrenza del materiale rotabile durante il secondo trimestre dell'esercizio 1896-97 per la Rete del Mediterraneo:

1. Locomotive	Km.	8,903,940
2. Carrozze	»	35.562,874
3. Bagagliai	»	9,239,869
4. Carri da merce . . .	»	69,870,281

><

Ferrovie dell'Adriatico.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 marzo 1897, sulla Rete Adriatica:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	48	—	48
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	144	10	154
con un asse portante	»	280	—	280
a sei ruote accoppiate	»	425	—	425
a otto ruote accoppiate	»	111	--	111
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate . .	»	11	—	11
a sei ruote accoppiate . . .	»	79	18	97
locomotive-*tenders* per manovre .	»	11	—	11
Carrozze Belpaire	»	2	—	2
Totale locomotive	N.	1111	28	1139

Proporzione per ogni chilometro di strada; in servizio 0.187; in costruzione 0.005; totale 0.192.

II. *Carrozze:*		In servizio	In costruz.	Totale
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni, break e con letti .	N.	51	2	53
di 1ª classe	»	340	11	351
di 2ª classe	»	502	21	523
miste di 1ª e 2ª classe	»	511	13	524
di 3ª classe e cellulari	»	1469	17	1486
miste di 2ª e 3ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	—	—	—
di 4ª classe	»	8	—	8
miste di 2ª classe con compartimento per la posta	»	66	—	66
di 3ª classe	»	66	—	66
(per servizi economici):				
di 1ª classe	N.	7	—	7
di 2ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª e 2ª, di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	16	—	16
di 3ª classe	»	174	—	174
Totale carrozze	N.	3158	64	3222

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.531; in costruzione 0.011; totale 0.542.

III. *Carri:*		In servizio	In costruz.	Totale
scuderia S	N.	80	—	80
per piccolo bestiame Pe, Po . .	»	118	—	118
per merci e bestiame, coperti F, Fe, G e Q	»	11570	123	11693
per merci, scoperti:				
a sponde alte M, M2, M7 . .	»	4286	140	4426
a sponde basse V, Vl, Vt . .	»	2687	—	2687
a sponde basse con bilico VB .	»	856	—	856
senza sponde Vs, O.	»	159	—	159
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) L, Lp, Le . . .	»	257	—	257
per terra e ghiaia T, Tg . . .	»	477	—	477
spazzaneve Z	»	25	—	25
con sagoma per visita gallerie Y, Yi	»	5	—	5
diversi Tp, Lg, X	»	12	—	12
Totale carri	N.	20532	263	20795

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 3.454; in costruzione 0.044; totale 3.498.

IV. *Bagagliai:*		In servizio	In costruz.	Totale
ordinari D e carri scorta Ds. . .	N.	603	12	615
con compartim. per la posta DU. .	»	62	—	62
Totale bagagliai	N.	665	12	677

Proporzione per ogni km. di strada: in servizio 0.112; in costruzione 0.002; totale 0.114.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato disposto che, agli effetti della tassazione, siano tenuti distinti i trasporti di penne di pollame, ecc., per la fabbricazione di guanciali, trapunte, ecc., e quelli di penne sucide per concime dai trasporti di penne al naturale, cioè miste per lavori e per concime, introducendo nella nomenclatura delle merci una voce distinta per questi ultimi trasporti con la indicazione della classe 6 *V* e della tariffa speciale n. 123, serie *C* ed aggiungendo la lettera *W* accanto alla voce « piume sucide »; il tutto giusta la proposta all'uopo presentata dall'Adriatica d'accordo colla Mediterranea e colla Sicula.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

a) Alla rinnovazione per tutto il corrente anno della concessione di cui fruiva la Ditta Lacchia, Pagotto e C. per i suoi trasporti di carbonato di calce da Sacile a Venezia;

b) Alla rinnovazione per tutto il corrente anno, alle medesime condizioni, della concessione fatta lo scorso anno alla Ditta Società Garavaglia per i suoi trasporti di acquavite, alcool, olii vegetali, tartaro greggio, feccia di vino, frutta secche e paste alimentari;

c) Alla concessione a favore della Ditta Fratelli Alcaro, delle consuete agevolezze per i suoi trasporti di olio, a vagone completo, da stazioni calabresi in destinazione del Napoletano, verso impegno di un quantitativo di traffico minimo di 50 tonnellate;

d) Alla proposta nuova dizione dell'allegato N. 1 alle tariffe;

e) Alla proroga a tutto ottobre prossimo della tariffa N. 76 piccola velocità, speciale interna per la Rete Sicula, concernente il trasporto di recipienti vuoti, usati, in legno, per vini comuni e per olio.

—

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici, di Aglicoltura, Industria e Commercio, si approvano modificazioni all'art. 117 delle vigenti tariffe, intese a migliorare la dizione dell'articolo stesso in ordine al tempo utile per il ritiro delle merci ed alla conseguente applicazione dei diritti di deposito e di sosta per quelle spedizioni non ritirate nei termini stabiliti.

—

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta presentata dall'Adriatica, anche a nome della Mediterranea, relativa all'estensione della tariffa eccezionale N. 1006, piccola velocità, ai trasporti a vagone completo di torba compressa e di formelle di torba per combustibile, in partenza da Altopascio, Massarossa, Torre del Lago, Viareggio, ed in destinazione di Genova, Livorno, Pisa e Spezia.

—

Sappiamo che il Presidente della Camera di Commercio ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una relazione riguardante le condizioni del Porto di Genova per

il trasporto dei cereali nella Svizzera, in confronto al Porto nazionale di Venezia ed ai Porti esteri del nord d'Europa.

Il presidente della Camera predetto ha richiamato tutta l'attenzione del Ministro sull'importante questione che ha un interesse vitale per il Porto di Genova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — *Conferenza a Genova.* — Mercoledì scorso, 23 corrente, ebbe luogo a Genova una Conferenza tra i rappresentanti della Compagnia Giura-Sempione, signori Ernesto Ruchonnet, direttore, e Daumur, relatore, e la Giunta municipale di quella città. Scopo della riunione era di dar luogo ai rappresentanti della Compagnia svizzera assuntrice della ferrovia del Sempione di spiegare i pregi del nuovo Valico in relazione al concorso pecuniario che si richiede a Genova.

Partecipava pure alla riunione il sig. ing. Ettore Mola, segretario del Comitato lombardo. Il signor Daumur, nella sua esposizione, di una ammirevole chiarezza, confutò le tre principali obbiezioni dei contrari al concorso pecuniario di Genova.

Alla prima delle obbiezioni, che cioè il nuovo valico sarà presto reso inutile a Genova coll'apertura, a vantaggio di Marsiglia, del canale del Rodano, dimostrò di quanto difficile e problematica attuazione sia questo progetto, che costerebbe alla stessa Marsiglia enormi e insopportabili spese.

Alla seconda obbiezione in quanto alle tariffe di favore, osservò che quelle stabilite nel Capitolato costituiscono di già un vantaggio a favore di Genova sulla concorrente Marsiglia; ed aggiunse come le ferrovie francesi sul percorso franco-svizzero si trovano fin d'ora a limiti così bassi da non potersi temere da parte loro possibili nuove riduzioni.

Quanto alla terza obbiezione sulla poca utilità che avrebbe Genova dal Sempione in confronto di altre provincie, i signori rappresentanti svizzeri dimostrarono che il progettato valico porrà Genova in comunicazione con centri industriali di rilevante importanza, anzichè con semplici regioni agricole; pur riconoscendo lealmente che la vera utilità di una linea ferroviaria non può essere valutata se non ad opera compiuta e dopo esperimentatone l'esercizio.

I signori Ruchonnet e Daumur si accommiatarono promettendo l'invio di alcune carte topografiche delle riforme apportate al tracciato del primo progetto, dalle quali dovrà risultare un'economia di percorso a vantaggio di Genova.

Ferrovia della Valsugana. — Pare che finalmente la questione dell'allacciamento di Venezia a Trento per la ferrovia della Valsugana, che tante discussioni ha sollevate, rimanendo pur sempre, da poco meno che trent'anni, allo stato di platonica aspirazione, si avvii ad una soluzione soddisfacente. Ci giunse infatti notizia da Roma, sino da sabato scorso, ma troppo tardi per pubblicarla nell'ultimo numero, che una Commissione, composta dal Sindaco di Venezia, Grimani, da quelli di vari Comuni della Provincia, dal Presidente della Camera di Commercio, commendatore Suppici, e dall'ing. Radaelli, ed accompagnata dai tre Deputati di Venezia e da alcuni altri influenti onorevoli del Veneto, venne ricevuta dai Ministri Prinetti e Luzzatti. Scopo della detta Commissione era di comunicare ai Ministri l'accordo concluso con la Società Veneta per la costruzione del primo tratto di ferrovia, quello Mestre-Bassano, coi sussidi accordati dal Comune e dalla Provincia di Venezia, nonchè col sussidio chilometrico spettante per legge. Quanto alla costruzione del rimanente tronco Bassano-Tezze, essa dovrebbe farsi col concorso chilometrico stabilito dalla nuova legge per le ferrovie complementari. Il Ministro Prinetti, mostrandosi lieto di tale accordo che fa entrare la questione in una fase più pratica e l'avvia verso la desiderata soluzione; promise il suo appoggio per quanto esso gli era consentito dalla nuova legge. Anche il Ministro Luzzatti fu largo alla Commissione di cortesi accoglienze e di incoraggianti parole.

Ferrovia Torino-Piovà-Casale. — Informano che si sta organizzando una riunione di tutti i Sindaci dei paesi interessati per ripristinare la discussione troncatasi, anni sono, in seguito a varie sfavorevoli circostanze circa l'opportunità della costruzione del tronco ferroviario Torino-Piovà-Casale, i cui studi furono eseguiti dall'egregio comm. ing. Soldati.

Alla riunione verranno invitati i Deputati delle regioni interessate, on. Villa, Borsarelli, Ferrero di Cambiano, Giovanelli e Calleri; i Sindaci di Torino, Asti e Casale, non che l'avv. comm. Daneo, come membro della Commissione incaricata dello studio delle ferrovie d'interesse piemontese, ed il cav. Lorenzo Rabbi, Presidente della vostra Camera di Commercio.

La località scelta per la riunione potrà essere Cocconato o Montiglio.

Ferrovia Francavilla-Manduria-Lecce. — I deputati della provincia di Lecce, De Cesare, Brunetti, De Donno e Semeraro, hanno avuto una lunga conferenza col Ministro dei Lavori Pubblici, allo scopo d'interessarlo a favore della linea ferroviaria Francavilla-Manduria-Lecce, una di quelle comprese nel nuovo progetto di legge per l'aumento del sussidio chilometrico, progetto approvato anche dal Senato del Regno.

Il Ministro promise tutto il suo concorso per la sollecita attuazione della linea Francavilla-Manduria-Lecce.

Furono presi parecchi accordi per la definizione del progetto di massima, e relativa approvazione da parte del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,897,807.61, con un aumento di lire 199,415.35 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1897 si ragguaglia a L. 44,992,792.40 e presenta un aumento di lire 3,564,336.85 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 giugno 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,344,633.06, con un aumento di lire 13,642.45 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 giugno 1897 si ragguaglia a L. 126,369,025.36, presentando un aumento di L. 1,797,838.68 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 maggio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 maggio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 271,572, con un aumento di L. 4,303 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 maggio 1897 ammontano a L. 9,676,293, con un aumento di L. 366,102 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Marcellinara-Sant'Eufemia. — Ricordasi la grave questione insorta fra il Ministero dei Lavori Pubblici e l'Impresa Ronchi e Bagozzi per l'esecuzione del tronco della ferrovia Marcellinara Sant'Eufemia.

L'Impresa, su un importo di lavori per 9,448,000 lire, chiese 3 milioni di maggiori compensi, oltre gli interessi.

Deferita la questione ad un collegio di arbitri, composto degli on. Crispi e Brunicardi e dell'ingegnere del Genio Ci-

vile, Toscano, questi si accordarono, con un lodo pronunciato il 7 febbraio scorso, in un compenso da darsi all'Impresa di 1,812,000. Però l'ing. Toscano non volle firmare il lodo.

Nei giorni scorsi la vertenza venne transatta per L. 996,000, cioè per circa la metà di ciò che gli arbitri avevano accordato all'Impresa.

Ferrovia Torino-Savona-Acqui. — Con lo stacco della cedola al 1° luglio 1897, le obbligazioni della strada ferrata Torino-Savona-Acqui, il cui servizio è a carico dello Stato, rimangono prive di cedole. Mediante presentazione delle obbligazioni stesse alla Direzione generale del Debito pubblico, o direttamente o per mezzo di Sezioni di Tesoreria presso la Banca d'Italia, i possessori otterranno, a datare dal 1° luglio prossimo, il nuovo foglio di cedole, da quella del 1° gennaio 1898 fino e compresa quella del 1° gennaio 1911.

Ferrovia economica Bra-Savigliano-Revello-Barge. — È stato raccomandato al ministro Prinetti un progetto di una ferrovia a scartamento ridotto che partirebbe da Bra e per Marene, Savigliano, Monasterolo, Scarnafigi, Saluzzo, Revello e Cavour, andrebbe fino a Barge.

Ferrovia elettrica della Guardia a Genova. — L'on. Pizzorni presidente ed altri membri del Comitato direttivo della ferrovia elettrica sul monte Figogna (Madonna della Guardia) stipularono il contratto, relativo alla costruzione, col Ministero dei Lavori Pubblici, versando la cauzione prescritta dalle vigenti leggi.

Tramvia Gallarate-Castano Primo. — Il Comitato per la costruzione del tronco tramviario Gallarate-Castano Primo con circolare testè pubblicata, diretta alle rappresentanze comunali e agli interessati alla costruzione della tramvia annuncia che nel giorno 4 luglio p. a Varese, avrà luogo una adunanza allo scopo di sollecitare la costituzione di una *Società anonima per azioni* e per procedere tosto praticamente a raccogliere le necessarie adesioni.

In detta adunanza si darà comunicazione di uno schema di massima dello statuto che dovrà servire di base all'erigenda Società anonima per azioni, le cui linee principali saranno le seguenti:

a) Costituzione della Società anonima sotto la denominazione: *Società della Tramvia Gallarate-Castano;*

b) La Società ha per oggetto di costruire ed esercitare la tramvia a vapore per trasporto passeggieri e merci da Gallarate a Castano ed eventuali diramazioni;

c) La sede della Società è in Gallarate, colla durata di 50 anni decorribile dalla data del decreto di sua approvazione;

d) Il capitale sociale è fissato a L. 250,000 (compreso il materiale mobile) costituito da 2500 azioni da lire 100 ciascuna pagabili per decimi;

e) La definitiva costituzione della Società è subordinata a congruo concorso di tutti i Comuni più o meno direttamente interessati.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di maggio 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di maggio 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 maggio	1896
Passeggieri trasportati	Num.	158,000	152,811
» introito	L.	530,000	494,882.95
Bagagli e cadaveri	Tonn.	659	611
» introito	L.	64,000	62,373.87
Bestiame trasportato	Capi	13,380	6,344
» introito	L.	51,000	31,225.24
Merce trasportata	Tonn.	78,900	71,508
» introito	L.	810,000	757,169.85
Introito complessivo	L.	1,455,000	1,345,681.91
» chilometrico	»	5,469	5,058 95
Proventi diversi	»	60,000	60,964.88
Introito generale	»	1,515,000	1,406,646.79
Spesa complessiva	»	795,000	715,894.33
» chilometrica	»	2,988.72	2,691.33
Introito netto	»	720,000	690,752.42

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *La ferrovia della Jung-Frau.* — I lettori ricorderanno che nel dicembre del 1894 l'Assemblea federale svizzera accordava al signor Guyer-Zeller di Zurigo, conosciuto col titolo di: « Re delle ferrovie », la concessione per la costruzione di una strada ferrata a trazione elettrica, che dalla attuale stazione della « Piccola Scheidegg », a 2060 metri sul livello del mare, condurrà i viaggiatori alpinisti alla cima di quello splendido colosso delle Alpi, che raggiunge l'altezza di 4166 metri, vale a dire alla cima della Jung-Frau.

Più volte ci siamo occupati, nell'anno scorso specialmente, di questo ardimentoso ed originale progetto. A complemento delle notizie date, togliamo i seguenti interessanti ragguagli da una corrispondenza da Berna:

« I lavori della famosa ferrovia sono da qualche tempo incominciati e proseguono con una alacrità sorprendente sotto la direzione di uno dei più provetti ingegneri italiani, l'ing. De Micheli. La linea ha il suo punto di partenza a Scheidegg, ove termina l'attuale ferrovia alpina, che vien su da Interlaken per Lanterbrunnen e Wengernalp.

« Da Scheidegg si prolunga, per ora, fino al primo contrafforte dell'Eiger, e quivi s'apre un tunnel d'introduzione, ove lavorano attualmente degli operai bolognesi, tutti giovani robustissimi, che hanno fatto il loro tirocinio nelle gallerie dell'Appennino, e fra qualche mese questo primo tunnel sarà terminato. Allora la linea piegherà a sud-est e arriverà ai piedi del gran ghiacciaio dell'Eiger, a 2300 m., ove sarà fatta la prima stazione.

« A cominciare da quel punto, la ferrovia entrerà nel gran tunnel tutto scavato nel calcare nerastro compattissimo, subcristallino, che forma la parte inferiore di tutti quegli immensi colossi, e poi nel gneiss, che ne costituisce la parte interna superiore. Nei punti di vista più splendidi la galleria si aprirà, per mezzo di ampi finestroni, ora sopra un versante, ora sull'altro, come nell'Axenstrasse, fra Lucerna e Flueleu, e di tratto in tratto le finestre si allargheranno e il viaggiatore si troverà in un'elegante stazione.

« La seconda di queste si aprirà a 3100 metri, sopra una vôlta formata dai ghiacciai eterni dell'Eiger, sopra la splendida valle del Gründenwald; poi la ferrovia s'internerà di bel nuovo e passerà dal picco dell'Eiger a quello del Mönch, e tutto a un tratto, a 3600 metri, sboccherà in un'altra stazione, donde si potranno ammirare a destra gli orridi crepacci dei ghiacciai della Jung-Frau e a sinistra il Campo delle nevi eterne (Ewigschneefeld), una splendida conca di neve senza alcuna spaccatura, ove gli alpinisti potranno passeggiare con tutta sicurezza e dominare quei ghiacciai, che essi non hanno potuto finora ammirare che umiliati ai loro piedi. Ma la meraviglia crescerà a mille doppi, quando si arriverà dalle viscere del Mönch sul colle sublime della Jung-Frau.

« Colassù una duplice apertura, sul versante nord e sul versante sud, permetterà di contemplare, da un'altezza di 4100 metri, da una parte l'ampio orizzonte dell'Oberland bernese e l'abisso formidabile dello Scheidegg, che si trova 1400 metri più sotto; dall'altra il più grande ghiacciaio delle Alpi, il ghiacciaio dell'Aletsch, nel Vallese.

« L'alpinista, a quell'altezza, potrà passeggiare liberamente sopra una terrazza naturale della larghezza di 25 m., formata dalle balze del colle stesso; indi, riprendendo la ferrovia, che s'internerà di bel nuovo per un ultimo tratto nelle viscere della Jung-Frau, si troverà trasportato sotto

l'estremo punto del colosso, e di là attraverso ad un ampio pozzo di 66 metri di altezza, un ascensore lo porterà alla stazione terminale, che verrà edificata sulla roccia granitica della punta stessa, a 4166 metri sul livello del mare.

« Il viaggio dalla stazione di Scheidegg alla cima durerà due ore e costerà, andata e ritorno, 37 franchi. La trazione sarà fatta per mezzo dell'elettricità; tutto il tunnel verrà pure illuminato colla luce elettrica e coll'elettricità saranno scaldate tutte le stazioni. La forza viene preparata ai piedi della Jung-Frau, a Lauterbrunnen, colle acque copiose della Sutchina, e sarà già pronta fra pochi mesi, dovendo essa servire alle perforatrici per il tunnel, all'illuminazione e al riscaldamento dello stesso durante i lavori, che si proseguiranno tutto l'inverno, perchè l'opera tutta, che costerà una quindicina di milioni di franchi, dovrà essere finita fra cinque anni ».

— *Il riscatto da parte dello Stato.* — Il Consiglio degli Stati svizzero ha approvato testè, a debole maggioranza, come abbiamo annunciato nel precedente numero, il progetto di legge per l'acquisto da parte dello Stato di tutte le ferrovie, ch'è da molto tempo oggetto di vivaci discussioni. E' una questione di cui abbiamo tenuto al corrente i nostri lettori

La Svizzera deve la sua rete ferroviaria all'iniziativa privata; nessuna delle sue linee fu costrutta dallo Stato, e parecchie di esse furono anzi per gli azionisti imprese rovinose. La maggior parte di queste linee ora è prospera e la loro condizione è molto migliore. Dieci anni fa, l'idea di nazionalizzare le linee ferroviarie conquistò il pubblico, e si tentò di procedere per via di penetrazione acquistando le azioni. Ma il popolo respinse, nel 1891, un progetto per l'acquisto di 100 mila azioni della Centrale Svizzera, perchè le si pagavano troppo care.

Ora si procede diversamente; si vuole nazionalizzare la rete facendo uso di stipulazioni e di concessioni che giungono a scadenza. Ma per non pagare le linee troppo care, si è elaborato un progetto di legge sulla contabilità e sui bilanci delle Compagnie. Questa legge, destinata, come si diceva, al miglioramento del regime delle ferrovie, ebbe nondimeno per effetto di ridurre considerevolmente il valore delle linee. Il compratore, infatti, deduce il capitale di primo impianto, il minor valore delle vie, delle stazioni, ecc.; e tutto ciò si traduce in una cifra considerevole, superiore ai cento milioni. E' tanto di meno che toccherà agli azionisti, e ciò provoca all'interno recriminazioni e all'estero accuse, nelle quali si è visto persino far capolino la parola « spogliazione ».

In Germania, dove vi è un gran numero di portatori di titoli ferroviari svizzeri, si va molto innanzi nelle critiche. Giornali autorevoli e molto stimati si lagnano per la disinvoltura con cui si presiedette alla preparazione dei provvedimenti per l'acquisto delle ferrovie. Si è persino invocato l'appoggio del Governo, e questo ha diretto una nota al Consiglio Federale, nella quale si occupa della situazione fatta alla linea del Gottardo, per la quale Germania e Italia diedero una sovvenzione a fondo perduto.

Il progetto deve ancora essere approvato dal Consiglio Nazionale e in seguito dal popolo, poichè la questione deve essere sottoposta al *referendum*.

Ferrovie del Belgio. — La Società nazionale delle ferrovie è stata dichiarata concessionaria di una ferrovia da Maeseyck a Lauachen, per la costruzione della quale lo Stato interverrà per 375,000 franchi nella formazione del capitale e si libererà per mezzo di 90 annualità di 12,750 franchi ciascuna.

Essa è egualmente dichiarata concessionaria del prolungamento fino a Gheel (Canale) della ferrovia vicinale di Malines-Hegem-Westerloo.

Parte dello Stato: 140,000 franchi pagabili in 90 annualità di 4900 franchi.

Ferrovie dell'Africa Australe. — *La ferrovia di Mafeking.* — E' noto che la Chartered Company, ossia la British South Africa Company, aveva intrapreso la costruzione della ferrovia da Mafeking a Buluwayo e che essa aveva già speso 600,000 lire sterline.

La Chartered è oggidì obbligata, per mancanza di mezzi sufficienti per condurre in porto quest'impresa, a sospendere i lavori.

Il Governo del Capo si incaricherà del compimento della linea e si è impegnato a rimborsare alla Chartered le 600,000 lire sterline che ha speso.

Notizie Diverse

La più grande fabbrica di rotaie. — Il *record* nella fabbricazione delle rotaie lo tiene presentemente la fabbrica Edgar Thomson della Compagnia « Carnegie », la quale in una delle ultime settimane dello scorso marzo produsse giornalmente, ossia nel periodo delle ventiquattro ore, 1978 tonnellate di rotaie da 2166 tonnellate di lingotto, e già si dice che, tra poco, tale quantità di produzione verrà anche sorpassata.

Si aggiunge pure e si assicura che Carnegie sia così deciso a far la concorrenza alla Compagnia dell'Illinois, che, se è necessario, venderà le rotaie anche al prezzo di 55 lire per tonnellata.

Il carbone nel Messico. — Sulla Ferrovia Centrale Messicana fu recentemente provato il carbone estratto dai giacimenti scoperti a Jiquilan nello Stato di Jolisco, e si dice sia stato trovato il miglior carbone finora scoperto nel Messico. Probabilmente verrà costruito un tronco ferroviario che conduca a quelle miniere.

L'uso del petrolio come combustibile in Russia. — L'uso del petrolio, come combustibile in Russia, si va estendendo alle miniere e relativi molini della regione dell'Ural. Recentemente fu anche adottato dalle ferriere dell'Ust Katoffsky di Zlatooust. Nelle officine di Miniorsky, nel distretto di Szimski, il petrolio è ora usato pel riscaldamento dei forni da puddellaggio e per altri intenti, eccettuati però gli Alti forni, dove è sempre usato il carbone di legno.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi informa che, durante i primi cinque mesi del 1897, entrarono in Francia merci italiane pel valore di franchi 57,518,000, e vennero spedite in Italia merci francesi pel valore di franchi 60,247,000.

Dal confronto collo stesso periodo del 1896 risulta; una minore entrata di merci italiane in Francia per franchi 1,613,000 ed una maggiore esportazione di merci per l'Italia per franchi 16,762,000, di cui oltre 9,000,000 in sete (commercio speciale).

Il commercio della Germania. — Il movimento commerciale dei primi quattro mesi di quest'anno segna risultati non poco favorevoli al paese. Le esportazioni sono aumentate in proporzione maggiore che le importazioni, e il loro totale presenta un maggior valore assai notevole in confronto al corrispondente periodo del 1896.

Una parte di questo aumento è evidentemente dovuta alle ordinazioni considerevoli di zucchero venute dagli Stati Uniti fin dal principio della discussione della riforma doganale proposta dal Dingley. Ma la situazione così favorevole del commercio tedesco ha pure altre cause.

Le esportazioni tedesche negli altri paesi, anche europei, sono pure in aumento; e, com'è segnalato da tutte le statistiche, la fabbricazione nazionale tedesca trova ancora un grande sbocco nel consumo interno, che diventa sempre più considerevole.

L'unica ragione di questa prosperità commerciale sta negli sforzi costanti dell'industria tedesca per accaparrarsi tutti i mercati del mondo.

Infatti, da 6 anni i prodotti germanici vanno rimpiazzando gradualmente in Africa, a mo' d'esempio, i prodotti similari inglesi, francesi e belgi; il che è dovuto princi-

palmente al sistema. adottato oramai da tutte le grandi Case tedesche, d'inviare sul posto un gran numero di commessi-viaggiatori, i quali studiano il paese e i suoi bisogni, seguono dappresso il suo commercio e trattano direttamente coi clienti che conoscono e che si sono accaparrati.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per l'appalto dei lavori di restauro del rivestimento della galleria del Ronco (linea Gallarate-Laveno). Importo L. 28,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 5 luglio p. v., ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 25 giugno). — Colla Ditta Watts Williams et C. di Cardiff per fornitura di tonn. 130,000 di carbone minuto inglese mezzo grasso e di tonn. 110,800 di carbone grosso inglese mezzo grasso;

Colla Ditta Valère Mabille di Mariemont per fornitura di 800 assi sciolti in acciaio Martin Siemens per carri e carrozze;

Colla Ditta Andrea Bonardi di Alessandria per fornitura di specchi di legno per cancellata fissa per chiusura delle stazioni;

Colla Ditta Allegri Carlo di Signa per ricostruzione di tre chiaviche sul tronco Colle Salvetti-Pisa;

Colla Ditta Vignolo Salvatore di Sampierdarena per sostituzione legnami nuovi ad altri infraciditi nell'ossatura del tetto della rimessa locomotive di Pontedecimo.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Prefettura di Ferrara (9 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro di Reno dal ponte di ferro di Cento alla Casa di Guardia del Bosco. Importo L. 87,550.

— (13 luglio). — Appalto dei lavori di difesa al froldo Rondone alla sinistra del Panaro presso il ponte ferroviario di Bondeno. Importo L. 27,541.64.

Prefettura di Catanzaro (10 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 66 da Montecucco a Montepecoraro con diramazioni dai piani di Ninbo e Mongiana (m. 21572) esclusa la traversa degli abitati (m. 2583) durante il sessennio 1897-1903. Importo complessivo L. 83,822.89. Cauz. provv. L. 2600.

Municipio di Pigna (Porto Maurizio) (12 luglio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la condotta d'acqua potabile dalla fontana Lavalle. Importo L. 8000. Cauz. L. 800.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (15 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 1° tronco della strada nazionale n. 50 compreso fra l'innesto della strada comunale per la stazione ferroviaria di Balsorano e l'abitato di Avezzano (m. 40,494.75) escluse le traverse degli abitati, durante il sessennio 1897-1903. Importo complessivo L 125,966.88. Cauz. provv. L. 2000.

Prefettura di Napoli (28 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del torrente Pepparulo, dalle Bocche di Lupo, sul monte Somma alla strada Passanti. Importo L. 67,855. Cauz. provv. L. 4000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (5 luglio, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di **metalli** diversi. Importo L. 120000. Cauz. L. 12000. Fatali 21 luglio, ore 12.

— (12 luglio, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di kg. 21400 di **stagno** in pani (marca Banka) a L. 2.15. Importo. L. 46010. Cauz. L. 4600. Consegna in mesi 4. Fatali 27 luglio, ore 12.

Direzione Artiglieria e Armamenti — Venezia — (10 luglio, ore 12, fatali). — Fornitura di **viti** e punte di ferro e di ottone. Importo ridotto L. 18,417.75 (ribasso ottenuto L 5.55 0[0).

Comando locale di artiglieria da fortezza — Roma — (10 luglio, ore 17, unico e definitivo). — Fornitura in due lotti. 1° lotto **acciaio** e ferro diverso. Importo L. 2216.50. Cauz. L. 222. Consegna a giorni 30.

2° lotto. **Latta** in foglio, stagno, ecc. Importo L. 4125 25. Cauz. L. 413. Consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Giugno 19	Giugno 26
Azioni Ferrovie Biella	L.	515	515
» » Mediterranee	»	536.50	531
» » Meridionali	»	716.25	718.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	383	383
» » » (2ª »)	»	363	363
» » Secondarie Sarde	»	280	280
» » Sicule	»	620	625
Buoni Ferrovie Meridionali	»	559	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	306.50	305.50
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	320	320
» » Gottardo 4 %	»	101.25	101.25
» » Mediterranee 4 0[0	»	509.50	510
» » Meridionali	»	312	312
» » Meridionali Austriache	»	401.50	402
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	307	307
» » » 2ª emiss. »		290.50	291
» » Pontebba	»	480.50	480.50
» » Sarde, serie *A*	»	301	301
» » » serie *B*	»	305	305
» » » 1879	»	304	305
» » Savona	»	330	330
» » Secondarie Sarde	»	457.50	459.50
» » Sicule 4 0[0 oro	»	495.50	495.50
» » Tirreno	»	490	490
» » Vittorio Emanuele	»	329.50	330.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Guidovie centrali venete. — Distinta delle obbligazioni estratte e rimborsabili dal 1° luglio.

Titoli da una obbligazione L. 100:
183 378 826 846 973 1514 2015 2183 2203 2658 2891 3198 3412.

Titoli da 5 obbligazioni L. 500:
3534 3759 4168 5079 5228 5232 5257 5382 5879 5929.

Sarà pure pagata la cedola N. 15.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° luglio saranno pagate: la cedola N. 48 delle azioni di preferenza ed ordinarie; il saldo dividendo pel 1896, e la cedola N. 49 delle obbligazioni serie B in L. 5.78. Si effettuerà pure il rimborso in **L.** 500 delle obbligazioni serie B, state estratte.

Rete Adriatica. — Pagamento delle cedole N. 54, in L. 12.50 e N. 55 in L. 15 (oro) e rimborso dei Buoni (oro) estratti.

Ferrovia Vigevano-Milano. — Dal 1° luglio saranno rimborsate in L. 500 le obbligazioni della serie 74 e 300 state estratte. Sarà pure pagata la cedola N. 57 delle obbligazioni in L. 4 93 e la cedola N. 8 delle azioni in L. 15 a saldo dividendo 1896.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 giugno scorso si effettua il rimborso in fr. 1000 delle seguenti obbligazioni 4 0[0 (oro) garantite sulla ferrovia Tunisi Goletta state estratte, e si paga le cedole N. 20 in fr. 20 e N. 29 in L. 10. N. 6132, 0487, 4137, 4337, 7243, 1120, 3397, 3849, 4909, 6411, 4961, 6584, 1769, 2470, 3146, 2888, 4689.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie. — Nel 1° luglio pagamento della cedola N. 10 in L. 10.10 per obbligazione.

CONVOCAZIONI.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

11 luglio. — **Società Anonima per la zincatura, stagnatura e piombatura dei metalli.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 nella sede sociale in Novi Ligure.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Giugno 1897.* — *35ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1291	— 190
Media	4509	4407	+ 102	1199	1256	— 57
Viaggiatori	1,122,593 71	1,158,134 51	— 35,540 80	75,974 54	79,982 35	— 4,007 81
Bagagli e cani	54,297 12	53,713 36	+ 583 76	1,679 35	1,936 62	— 257 27
Merci a G.V. e P.V. acc.	341,886 58	336,684 08	+ 5,202 50	19,210 35	14,211 26	+ 4,999 09
Merci a P. V.	1,658,219 00	1,617,020 33	+ 41,198 67	70,772 41	69,308 10	+ 1,464 31
TOTALE	3,176,996 41	3,165,552 28	+ 11,444 13	167,636 65	165,438 33	+ 2,198 32
Prodotti *dal 1º Luglio 1896 al 20 Giugno 1897.*						
Viaggiatori	46.182,157 19	46,435,554 67	— 253,397 48	2,957,099 93	2,887,653 50	+ 69,446 43
Bagagli e cani	2,370,237 31	2,284,236 86	+ 86,000 45	91,472 30	82.243 32	+ 9,228 98
Merci a G.V. e P.V. acc.	11,853,511 31	11,482,188 71	+ 371,322 60	551,820 35	522,725 42	+ 29,094 93
Merci a P. V.	59,826,074 56	58,496,341 66	+ 1,329,732 90	2,536,652 41	2,380,242 54	+ 156,409 87
TOTALE	120,231,980 37	118,698,321 90	+ 1,533,658 47	6,137,044 99	5,872,864 78	+ 264,180 21
Prodotto per chilometro.						
della decade	689 45	718 30	— 28 25	152 26	128 15	+ 24 11
riassuntivo	26,664 89	26,934 04	— 269 15	5,118 47	4,675 85	+ 442 62

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 16ª Decade — dal 1º al 10 Giugno 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	1,021,643.88	47,117.94	352,961.55	1,245,484.24	9,060.15	2,676,267.76	4,248
1896	940,269.86	46,009.22	335,985.04	1,142,446.60	10,766.51	2,475,477.23	
Differenze nel 1897	+ 81,374.02	+ 1,108.72	+ 16,976.51	+ 103,037.64	— 1,706.36	+ 200,790.53	
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1897	15,985,264.70	841,197.38	4,750,570.02	20,010,297.56	164,889.25	41,752,218.91	4,248
1896	15,224,729.55	826,764.06	4,499,700.96	17,781,925.01	190.542,10	88,523,661.68	
Differenze nel 1897	+ 760,535.15	+ 14,433 32	+ 250,869.06	+ 2,228,372.55	— 25,652.85	+ 3,228,557.23	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	72,959.65	1,850.30	32,087 55	113,651.90	990.45	221,539.85	1,377
1896	76,007.17	1,419.18	29,009.86	115,499.45	979.37	222,915.03	
Differenze nel 1897	— 3,047.52	+ 431 12	+ 3,077.69	— 1,847.55	+ 11.08	— 1,375.18	
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1897	1,026,399.47	22,513.54	356,637.17	1,813,727.76	20,795.55	3,240,573.49	1,377
1896	975,620.46	21,357.62	325,062.50	1,538,665.33	24,087.96	2,884,793.87	
Differenze nel 1897	+ 51,279.01	+ 1,155.92	+ 31,574.67	+ 275,062.43	— 3,292.41	+ 355,779.62	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
515.17	479.71	+ 35.46	8,019.48	7,380.49	+ 638.99

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

33ª Decade — Dal 21 al 31 Maggio 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	79,000.00	2,037.00	10,448.00	119,767.00	1,505.00	212,757.00	616.00	345.00
1896	85,159.00	2,009.00	8,951.00	111,521.00	1,459.00	209,099.00	616.00	339.00
Differenze nel 1897	— 6,159.00	+ 28.00	+ 1,497.00	+ 8,246.00	+ 46.00	+ 3,658.00	»	+ 6.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 31 MAGGIO 1897.				
1896-97	2,915,466.00	64,133.00	325,681.00	4,121,819.00	44,391.00	7,471,490.00	616.00	12,129.00
1895-96	2,949,065.00	66,809.00	329,586 00	3,873,061.00	45,450.00	7,263,971.00	616.00	11,792.00
Differenze nel 1897	— 33,599.00	— 2,676.00	— 3,905.00	+ 248,758.00	— 1,059.00	+ 207,519.00	»	+ 337.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	31,549.00	1,049.00	2,359.00	17,313.00	89.00	54,359.00	484.00	112.00
1896	33,159.00	704.00	2,648.00	15,457.00	180.00	54,148.00	484.00	112.00
Differenze nel 1897	— 1,610.00	+ 345.00	— 289.00	+ 1,856.00	— 91.00	+ 211.00	»	»
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 31 MAGGIO 1897.				
1896-97	1,109,595.00	20,473.00	91,090.00	835,880.00	8,453.00	2,065,491.00	484.00	4,268.00
1895-96	1,109,553.00	19,193.00	84,895.00	692,763.00	8,405.00	1,914,809.00	484.00	3,956.00
Differenze nel 1897	+ 42.00	+ 1,280.00	+ 6,195.00	+ 143,117.00	+ 48.00	+ 150,682.00	»	+ 312.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	3,316.00	176.00	321.00	643.00	»	4,456.00	23.00	194.00
1896	3,100.00	146.00	292.00	481.00	»	4,022.00	23.00	175.00
Differenze nel 1897	+ 216.00	+ 30.00	+ 29.00	+ 159.00	»	+ 434.00	»	+ 19.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 31 MAGGIO 1897.				
1896-97	102,960.00	4,032.00	8,672.00	23,593.00	55.00	139,312.00	23.00	6,057.00
1895-96	102,683 00	4,406.00	7,719.00	16,548 00	55.00	131,411 00	23.00	5,714.00
Differenze nel 1897	+ 277.00	— 374.00	+ 953.00	+ 7,045.00	»	+ 7,901.00	»	+ 343.00

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia

Società Anonima con sede in Roma. — Capitale Lire 20 milioni interamente versato

Obbligazioni 4 0|0 oro.

Si notifica ai signori possessori delle dette Obbligazioni sociali che il 1° luglio 1897 saranno pagate le seguenti cedole:

Cedola N. 13 dell'emissione 1891
Id. 11 id. 1892
Id. 9 id. 1893
Id. 5 id. 1895

Il pagamento avrà luogo presso la Cassa sociale e le Banche incaricate di tale servizio.

Roma, 14 giugno 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario e a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 31 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	*Pranzo*	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 13 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastore Gerente Responsabile

ANNO XXX. Sabato, 3 Luglio 1897 NUM. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE OPERE PORTUALI E FERROVIARIE DI GENOVA

Nel n. 25 del *Monitore* abbiamo pubblicato lo Schema di Covenzione tra il Governo ed il Municipio di Genova, approvato da quel Consiglio Comunale, circa le opere portuali e ferroviarie di Genova, nonchè il Disegno di Legge relativo da sottoporre al Parlamento.

Detto Disegno di Legge venne presentato alla Camera nella seduta del 23 giugno u. s. modificato soltanto nell'articolo 4 che ripubblichiamo nel suo testo definitivo, facendolo seguire dalla *Relazione* ministeriale, e che la Giunta del Bilancio della Camera ha già approvato nominando relatore l'on. Giovanelli.

DISEGNO DI LEGGE.

Gli articoli 1, 2, 3 e 5 sono identici a quelli pubblicati nel detto numero 25.

L'articolo 4 fu modificato così:

« Le spese per le opere portuali da eseguirsi a termini della presente legge sono soggette alle disposizioni degli articoli 7 e 8 del testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518 (serie 3ª), approvato col Regio Decreto 2 aprile 1885, n. 3095 (serie 3ª); ed alle opere ferroviarie si applicheranno le disposizioni dell'art. 40 del contratto e della prima parte dell'art. 65 del capitolato d'esercizio della Rete Mediterranea approvati con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Agli effetti del concorso delle Provincie e dei Comuni sono considerate come opere portuali gl'impianti ferroviari sulle calate, e gli allacciamenti del porto con le stazioni.

La esecuzione di nuove opere nelle stazioni ai sensi dell'art. 1 della presente legge è subordinata alla condizione che la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo concorra nella relativa spesa con una somma corrispondente al 4 0|0 del loro importo ».

RELAZIONE.

SIGNORI! — Col cessare della diciannovesima legislatura venne a cadere, senza essere portato a discussione, il Disegno di legge presentato a cotesta Assemblea il 29 maggio dello scorso anno, nello intento di provvedere ai bisogni presenti e futuri del porto di Genova mediante la istituzione di un Consorzio degli Enti interessati, il quale, ad esempio di quanto si pratica per alcuni porti esteri, avrebbe dovuto procurarsi essenzialmente coll'imposizione di diritti portuali, i mezzi occorrenti per la esecuzione ed il mantenimento delle opere.

Quel disegno di legge era ispirato al concetto di tradurre in atto il programma della Commissione governativa, la quale, sotto la presidenza di un autorevole membro della Camera vitalizia, ebbe a studiare in questi ultimi anni, con rara operosità ed amore, l'importante problema della sistemazione del nostro massimo porto. Ma, come vi è noto, malgrado gli elaborati studi della prefata Commissione, vi sono ancora, fra i tecnici, pareri assai discordi circa il modo di conseguire gli ampliamenti a larga base dei quali si prevede il bisogno per l'avvenire; e d'altra parte non potrebbe farsi soverchia fidanza sulla possibilità che il nuovo Ente consorziale abbia a funzionare così presto quanto occorrerebbe per dare pronta esecuzione ad una prima serie di opere, che risultano necessarie per provvedere ai bisogni attuali, ed in ordine alle quali è concorde il parere delle persone competenti.

Ond'è che il Governo penetrato della necessità di non soprassedere alla esecuzione di queste ultime opere, è venuto nell'intendimento di chiedervi col presente Disegno di legge, i mezzi per tradurle in atto, dopo essersi assicurato con maturo studio, che con esse non verrà chiusa menomamente la via all'attuazione degli altri ampliamenti che, anche secondo i progetti più disparati, potranno in seguito e per qualsiasi scopo aver attuazione.

Intorno a queste nuove opere urgenti non occorre spendere molte parole perchè ormai ne è notoria la necessità. Per citare alcuni dei bisogni più impellenti ai quali occorre provvedere, accenneremo al traffico del carbone il quale affluisce al porto di Genova nella rilevante massa di circa 1,180,000 tonnellate all'anno, a cui difetta assolutamente lo spazio, e pel quale occorre inoltre un maggior corredo di mecanismi al fine di agevolarne lo scarico; ricorderemo l'angustia degli impianti destinati allo sbarco e imbarco dei passeggieri, pei quali è indispensabile una maggior ampiezza di accosto e maggiore comodità di approdi.

Anche il servizio di cabotaggio esige maggiore spazio onde potersi svolgere convenientemente. Gli impianti commerciali di concessione privata sul molo vecchio richiedono la costruzione di binari di allacciamento cogli altri impianti del porto; altri lavori di minor conto sono poi necessari come conseguenza e completamento di quelli ora accennati.

Ma evidentemente a poco gioverebbe l'ampliare e sistemare comunque si volesse, i ponti sporgenti le calate ed il loro arredamento, ove non si pensasse in pari tempo a dare assetto alle stazioni ferroviarie dove le merci ed i passeggieri affluiscono per il loro ulteriore istradamento. La sistemazione delle stazioni si collega troppo intimamente col servizio portuale, perchè non debba far parte essenziale del programma dei lavori che forma oggetto di questa nostra proposta.

L'Amministrazione intende di dar assetto alle due stazioni orientale ed occidentale della città, in modo da soddisfare convenientemente alle presenti esigenze del traffico, lasciando luogo alla esecuzione, senza false spese, di quegli ulteriori ampliamenti che per qualunque ragione potranno risultare necessari in avvenire.

Ed a tale intento il Municipio si è pure dichiarato disposto a corrispondere un concorso non disprezzabile, cedendo gratuitamente le aree di sua proprietà che occorreranno per la sistemazione della stazione orientale.

I lavori dei quali abbiamo brevemente discorso, e che, come già si è detto, sono il risultato di matura discussione da parte dei tecnici competenti, potranno importare, secondo le previsioni di massima fatte colla possibile accuratezza, una spesa complessiva non maggiore di 17,500,000 lire. Ed essendo completamente impegnati per altre opere tutti gli stanziamenti finora approvati (i quali verranno ad esaurirsi nell'esercizio prossimo), così vi chiediamo, col presente Disegno di legge, la concessione di un nuovo fondo, da stanziarsi in bilancio a cominciare dall'esercizio 1898-99 in misura annua pressochè eguale allo stanziamento che figura nel 1897-98, per modo che questi stanziamenti saranno agevolmente contenuti in quel limite del bilancio dei Lavori Pubblici che, come più volte abbiamo detto, riteniamo consolidato.

A questo concetto corrisponde appunto la ripartizione in 18 esercizi successivi, in ragione di non più di un milione all'anno che vi proponiamo coll'articolo 2 del Disegno di legge, senza che occorra aggiungere che questo stanziamento non sarà in fatto a totale carico dell'erario, poichè il tesoro introiterà d'altro lato i contributi che per la maggior parte delle opere dovranno essere corrisposti dalle Provincie e dai Comuni interessati a senso degli articoli 7 e 8 del testo unico della legge 16 luglio 1884, approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, disposizione che ad ogni buon fine è espressamente richiamata all'articolo 4 del Disegno di legge.

E al tesoro sarà pure versato il concorso che, a termini del terzo comma dell'articolo 4 del Disegno di legge, la Società esercente le Ferrovie del Mediterraneo dovrà corrispondere pei lavori di sistemazione delle stazioni di Piazza Principe e del Bisagno.

Questo concorso al quale la Società si è già formalmente impegnata rappresenta una somma di circa lire 280,000; e noi abbiamo ritenuto di potercene accontentare, considerando in ispecial modo che, per quanto si voglia accelerare la esecuzione delle opere, la Società del Mediterraneo non può aver la certezza di giovarsene che per un tempo assai breve, certo di più di quattro anni, poichè oramai soli otto anni ci dividono dalla scadenza del vigente contratto di esercizio delle nostre grandi reti ferroviarie.

Circa poi al modo di affrettare la esecuzione delle opere non ostante il riparto in 18 esercizi dei relativi stanziamenti, noi vi abbiamo provveduto coll'articolo 3 del Disegno di legge senza alcun maggiore aggravio per il bilancio.

Secondo intelligenze già precorse col Municipio di Genova, possiamo dichiarare che esso è disposto ad anticipare i fondi necessari ed eseguire i relativi pagamenti, in modo che i lavori possano essere condotti a compimento entro breve termine, che confidiamo non sarà maggiore di 6 o 7 anni: ed in relazione con questa anticipazione noi vi chiediamo di essere autorizzati ad imporre a favore del Municipio una tassa supplementare a quella di ancoraggio fino a raggiungere la somma che sarà strettamente necessaria per il servizio del prestito che il Comune dovrà contrarre onde procurarsi i fondi.

Si tratta, in sostanza, di usare più liberamente della facoltà che può già ritenersi acquisita al Governo ai termini dell'art. 17 della legge poc'anzi citata.

La misura della sopratassa è fissata ad un massimo di centesimi 10 per ogni tonnellata di stazza, ma confidiamo che non occorrerà mai raggiungere questo limite, il quale, ad ogni modo, corrisponde alla sola metà del diritto che si chiedeva facoltà di imporre per lunga serie di anni col disegno di legge citato in principio.

Noi non dubitiamo che ravviserete equa questa disposizione, tenuto anche presente che, come abbiamo accennato poc'anzi, il Municipio di Genova contribuirà per una somma abbastanza cospicua nella spesa di sistemazione della stazione Orientale.

E così, con questo mezzo, il Governo, mantenendo fermo il principio di massima di non accendere nuovi debiti per qualsiasi categoria di spesa, viene ad ottenere egualmente lo scopo di accelerare l'esecuzione dei lavori, in misura notevolmente superiore agli annui stanziamenti in bilancio. E questo risultato si raggiunge senza la menoma complicazione, poichè la sopratassa potrà essere riscossa a cura della Capitaneria di porto, come si pratica per gli altri diritti portuali, e versata direttamente al Municipio o all'Istituto, che sarà da esso indicato, e il Municipio, a sua volta, provvederà direttamente al pagamento delle opere con le norme che verranno d'accordo stabilite. In tal guisa si darà pure un principio di attuazione al concetto di provvedere anche cogli introiti portuali alle spese destinate all'incremento del porto.

Nulla sarà innovato circa il modo di esecuzione e direzione dei lavori, e solo per i pagamenti, anzichè far capo alle Casse dello Stato, dovranno i creditori dell'Amministrazione rivolgersi alle Casse del Municipio o dell'Istituto che da esso fosse incaricato di tale servizio.

Per i lavori ferroviari vi proponiamo di adottare le semplificazioni e facilitazioni in uso per le spese che si eseguiscono a carico dei fondi di riserva e delle Casse patrimoniali della Rete Mediterranea, come si pratica presentemente per i lavori della stessa natura che fanno carico ai fondi portuali, ed a tal fine tende l'ultima parte del primo comma dell'articolo quarto del disegno di legge.

E con ciò noi crediamo di aver dato sufficientemente ragione dei provvedimenti che vi stanno dinanzi, i quali, per l'alto fine a cui tendono, si raccomandano da per se stessi alla vostra benevolenza.

Provvedere ai riconosciuti bisogni del nostro primo emporio commerciale, agevolargli i mezzi per sostenere la lotta col suo rivale nel Mediterraneo, si è provvedere all'incremento economico dell'intera Nazione.

E da Voi, ai quali gl'interessi del Paese stanno tanto a cuore, attendiamo sicuri favorevole voto alle nostre proposte.

LA TELEGRAFIA SENZA FILI

Trovasi da qualche giorno a Roma il signor Marconi, l'inventore della telegrafia senza fili, e di cui ha ripetutamente parlato in questi giorni la stampa, ove ha già fatto delle esperienze con soddisfacente risultato.

Il giorno 1° corrente, al Ministero della Marina, in presenza dell'ammiraglio Serra, di tutti i Capi-Divisione e Capi-Uffici del Ministero, il Marconi ha eseguito un primo esperimento del suo nuovo apparato. L'apparecchio trasmettitore è stato situato al terzo piano del palazzo del Mini-

stero, nella sala del Consiglio Superiore di Marina; l'apparecchio ricevente al primo piano, nella sala della Biblioteca. I due apparecchi erano così completamente separati e divisi da muri e impiantiti. L'esperimento è completamente riuscito. Tutti i telegrammi venuti dal piano superiore sono stati esattamente riprodotti dalla macchina ricevente, poichè chi telegrafava era un signore inglese e che, forse, non conosceva che pochissimo l'italiano. Furono telegrafate per 3 o 400 volte queste sole parole: « Ministero della Marina ».

Compiuto l'esperimento, il Marconi ha ritirata la striscia su cui erano rimaste impresse le parole telegrafate. L'esperimento fu ripetuto all'indomani, coll'intervento dei Ministri della Marina e della Guerra.

Il successo della nuova scoperta pare, adunque, assicurato. Crediamo perciò interessante riassumere per sommi capi una conferenza fatta a Londra dal signor W. H. Preece, direttore generale dei servizi telegrafici del Regno Unito, in cui l'egregio e competentissimo conferenziere illustrò gli esperimenti felicissimi di Penarth.

A Penarth, verso la fine di maggio, si riuniva una speciale Commissione composta dei rappresentanti del Ministero delle Poste e Telegrafi, della Marina e dell'Esercito inglese. Si trovavano in quell'occasione colà un inviato del Governo germanico ed un altro del Governo italiano, ammessi questi per speciale favore dal Governo inglese per conto del quale dette prove erano condotte. Le prove erano poi fatte sotto la immediata direzione del signor Marconi e del signor Preece.

Stazioni di trasmissione o di ricevimento erano Penarth, presso Cardiff, al nord del canale di Bristol, i due isolotti di Ilatholm e Steepholm nel canale, e Weston sulla opposta riva sud. Gli apparecchi adoperati, quelli soliti del Marconi già usati per i precedenti esperimenti: solo le batterie di pile o di accumulatori erano state rinforzate, avuto riguardo alle maggiori distanze alle quali si era proposto di far arrivare le speciali onde elettriche trasmettitrici.

Anche particolari precauzioni erano state adottate perchè le comunicazioni avessero a riuscire più facili. A quest'intento una estremità dei circuiti degli apparecchi ricevitori e trasmettitori era stata messa in buona comunicazione col suolo mentre l'altra era sospesa ad un palo, alto circa 30 a 38 metri, e terminava ad un cilindro di latta disposto verticalmente sulla cima del palo. Questi interessanti particolari di sistemazione furono resi di pubblica ragione alla conferenza di venerdì scorso, nella quale furono anche spiegati completamente e la costituzione e il funzionamento degli apparecchi Marconi, che qui ora vedremo di descrivere.

L'apparecchio trasmettitore si può schematicamente ritenere composto di un circuito nel quale è intercalata una piccola batteria di accumulatori, un rocchetto di induzione ed una chiave a tasto che serve ad aprire e chiudere il circuito.

Il circuito indotto del rocchetto fa capo a due sferette di ottone di 3 o 4 cm. di diametro tra loro discoste di 10 a 12 cm. Tra le sferette e sulla linea dei loro assi trovansi collocate due sfere più grandi di ottone pure isolate (7 a 8 cm. di diametro), tra le quali è trattenuto mediante una fasciatura di carta un liquido coibente (vaselina): le grandi sfere sono poste a distanza invariabile tra di loro, di circa 10 a 20 mm.; la distanza invece tra le sfere grandi e quelle piccole è variabile a piacimento ed è tale da potere venir superata dalla scintilla ad ogni chiusura di circuito. Sono le scintille che scoccano tra le piccole e le grandi sfere e tra queste ultime ad ogni chiusura di circuito, ottenuta manovrando la chiave a tasto del circuito induttore, che determinano le specialissime onde elettriche capaci di dare le manifestazioni a distanza. Queste onde, che oscillano con grandissima velocità, circa 250 milioni di vibrazioni al secondo, non sono trattenute nè dall'acqua, nè dai metalli, nè da ostacoli di qualunque natura, e il Marconi ha trovato modo di comporre un apparecchio ricevitore atto a venirne influenzato.

La parte essenziale dell'apparecchio ricevitore è costituita da un tubicino di vetro di 5 a 6 mm. di diametro esterno colle estremità saldate, e nel quale è praticato il vuoto. A ciascuna estremità penetra nel tubo un filo d'argento, che fa capo ad una piccola massa dello stesso metallo, che a guisa di piccolo stantuffo riempie una porzione del tubicino. I due stantuffini sono discosti tra di loro di 3 a 4 mm., cosicchè i due fili, se intercalati alle estremità da un circuito chiuso, lo interromperebbero. L'intervallo tra i due stantuffini è riempito di una speciale composizione formata di polvere di argento, polvere di nikel (in proporzione di m. 3 a 5 0|0 ciascuno) impastate con un composto di mercurio. Questa composizione, coibente per sè stessa, ha la specialissima proprietà di diventare conduttrice sotto l'azione dei raggi elettrici già accennati emessi dal trasmettitore. La sensibilità di questa composizione per i raggi ora detti è grandissima: il signor Preece nella sua conferenza, mostrando uno dei tubicini Marconi, non ha esitato a chiamarlo l'apparecchio più sensibile che mai prima d'ora la mano dell'uomo ha potuto preparare.

Una volta però influenzata, quella composizione ha tendenza a restare conduttrice anche cessata l'influenza. Il signor Marconi, per poter trarre profitto del suo ritrovato, ha dovuto studiar di ottenere di far ritornare coibente quella composizione al cessare delle onde elettriche trasmettitrici. Avendo osservato che per ciò ottenere basta applicare uno scuotimento al cilindretto, l'inventore ha disposto le cose nel suo apparecchio in modo che, durante l'influenza, il cilindretto sensibile risulti continuamente scosso dall'azione di una piccola massa battente a martelletto messa in moto da uno speciale rocchettino. Ciò posto, nessuna difficoltà presenta il rendersi ragione del modo di funzionare dell'apparecchio ricevente. Immaginiamo infatti un circuito debolissimo, contenente la rispettiva pila od accumulatore ed un *relais*, le cui estremità facciano capo rispettivamente ai due fili d'argento del cilindretto di vetro già descritto. In caso ordinario il circuito resterà aperto, ma, sotto l'influenza delle onde elettriche speciali del trasmettitore, la corrente passerà, e alla sua volta potrà mettere in azione a mezzo del *relais* una corrente molto più forte, capace di dare manifestazioni acustiche e grafiche, agendo su un campanello o su un tasto scrivente, Morse per esempio.

Si otterrà così la ripetizione delle chiusure corte o lunghe (punti o tratti) determinate nell'apparecchio trasmettitore manovrando l'apposita chiave a tasto sopra detta. In derivazione sul circuito debole, dirò così motore, del ricevitore, trovasi il circuito che comanda il rocchettino colla massa battente che scuote il cilindretto di vetro: fintanto quindi che circola la corrente nel circuito motore, il vetro è scosso, e così tenuta la pasta metallica in condizione di ritornare immediatamente coibente al cessare dell'azione delle onde dell'apparecchio trasmettitore.

L'estremità esterna al vetro di ciascun filo d'argento è ancora messa in comunicazione con due laminette di rame lunghe 30 a 40 m., larghe 2 o 3, disposte generalmente una da un lato e l'altra dall'altro, fuori della cassetta contenente il ricevitore, tra loro parallele e discoste: queste lamine ed i rispettivi fili sembra abbiano la funzione di convogliare, alla speciale composizione contenuta nel cilindretto di vetro, l'azione delle onde che l'apparecchio utilizza. Nel caso di trasmissioni a distanza sensibile, i due fili ora detti, invece di comunicare colle lamine, vengono messi uno in comunicazione colla terra e l'altro col cilindro metallico già descritto. Se la distanza è notevole, migliori risultati si ottengono sostituendo al palo un cervo volante, che può così portare a maggior altezza una piccola lamina, alla quale fa capo l'estremità del filo: in questo caso il conduttore e la corrispondente lamina di qualche decimetro di superficie si sogliono fare per leggerezza, di

alluminio. A Penanth si ricorse appunto a questo mezzo per facilitare le trasmissioni ad otto miglia e 7 decimi, tale essendo la distanza massima colà superata. In complesso lo schema dell'apparecchio ricevitore si presta bene a venire raffigurato come un otto coll'occhio superiore aperto in alto.

Il tratto orizzontale centrale rappresenta il cilindretto sensibile, quello inferiore il *relais*: tra questi due trovasi il circuito motore. L'azione delle onde del trasmettitore, convogliata al cilindretto dalle due branche superiori aperte, chiude il circuito motore, che alla sua volta chiude il circuito del *relais*, quello che è utilizzato per ripetere le manifestazioni sotto la forma desiderata. Naturalmente il ricevitore è più complesso, ma lo schema descritto è più che sufficiente per dare l'idea della sua essenziale costituzione e del modo nel quale funziona.

Tutto ciò su per giù ha espresso il signor Preece nella sua dotta lettura, ripetendo anche stavolta esperienze di trasmissione cogli apparecchi Marconi, tra i diversi locali dell'Istituto. Una singolare prova fece ancora, essa pure riuscita perfettamente: il ricevitore fu collocato in una gran scatola di latta ermeticamente chiusa. L'apparecchio anche in questa condizione continuò a ripetere i segnali dati dal trasmettitore anche trasportarlo in una delle camere più lontane dell'appartamento. Gli esperimenti erano tutti fatti dal signor Preece, coadiuvato dal signor Marconi.

In principio della conferenza, il signor Preece espose tutto quanto era stato fatto e tentato precedentemente con altri sistemi per ottenere di segnalare elettricamente a distanza.

Chiuse additando il sistema Marconi come una nuova telegrafia, e constatò che alle prove diede eccellenti risultati. Ulteriori esperimenti tra fari galleggianti e navi, e tra fari e terraferma, saranno quanto prima intrapresi e l'isola di Sark diverrà tra poco probabilmente una stazione per pubblica trasmissione di dispacci col nuovo sistema.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Venticinquesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1896, all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 giugno 1897.

(Traduzione del *Monitore*).

(Continuazione — Vedi Num. 26).

B. — Parte speciale.

I. — Lavori nuovi.

1. — *Direzione tecnica.*

Alla fine del 1896, il personale impiegato per i lavori nuovi e complementari aveva l'effettivo seguente:

Ingegneri di sezione	3
Conduttori di lavori ed ingegneri	11
Architetti e conduttori di lavori di costruzione	3
Geometri	2
Sorveglianti	14
Meccanici, disegnatori ed altri	8
Totale alla fine 1896	41

I lavori del secondo binario Biasca-Bellinzona essendo compiuti, il personale addetto a questa direzione è stato licenziato il 31 dicembre.

Le spese sono contabilizzate per le costruzioni alle quali il personale è stato adibito.

Quanto all'esecuzione dei lavori stessi, noi abbiamo a menzionare quanto segue:

2. — *Compimento delle antiche linee.*

a) Espropriazioni.

Le spese generali di espropriazione, cioè quelle che non riguardano specialmente i lavori nuovi e complementari enumerati più sotto e non sono compresi negli ammontare rispettivi, si sono elevate nel 1896 alle cifre seguenti:

Onorario degli agenti dell'ufficio delle espropriazioni, spese giudiziarie, Commissione di estimo . . . . fr.	6,728.91
Indennità per cessione di terreni e provvista »	8,602.24
Misure preventive contro l'incendio dei fabbricati possibili per le scintille delle locomotive »	1,146.00
Totale fr.	16,477.15

Fra le indennità figura una somma di fr. 6,500 versato al comune di Biasca per la soppressione di un passaggio a livello a Biasca, punto chilometrico 133.177.

b) Infrastruttura della via.

1. Indigamento del Gruonbach presso Fluelen (periodo del 1896) . . . . L.	61,265.10
2. Passerella laterale al ponte di Schaechenbach presso Altdorf, meno la sovveuzione cantonale . . . . »	685.26
3. 5 contrafforti per il consolidamento del muro di sostegno presso Inschi, al km. 49.5-49.6 »	104,890.57
4. Prolungamento del muro di protezione, ai piedi del Monte Brena, al chilometro 170.155-170.177 . . . . . »	1,617.22
5. Muro di rivestimento nella trincea d'approccio del tunnel di sostegno presso Lugano . . . . »	1,161.20
6. Consolidamento della trincea di Massagno »	5,800.55
7. Rinforzamento del ponte metallico sul Gumpischbach presso Sisikon . . . . »	12,204.86
8. Rinforzamento dei ponti della linea primitiva del tronco Fluelen-Ersfeld . . . »	15,596.20
9. Rinnovazione del materiale di tre ponti del tronco Biasca-Bellinzona . . . . »	6,962.20
10. Rinforzamento del ponte sulla Bozzera presso Osogna . . . . »	2.053.85
11. Rinnovamenso del ponte metallico sul loco presso Melide . . . . . . »	61,027.60
Totale fr.	273,264.61

Ad 1: l'indigamento del Gruonbach presso Fluelen ha costato fino alla fine del 1896 fr. 310,171.15, cifra che comprende la sovvenzione totale di fr. 126,320, fornita dalla Confederazione.

Ad 3: digià la costruzione di questa alta muraglia che sostiene la via al chilom. 49.5-49.6 (Inschi), aveva presentato delle serie difficoltà; nella primavera del 1895, si osservò nel muro dei movimenti che facevano temere una catastrofe, cioè il crollamento di tutto il muro; questo pericolo è stato scongiurato dall'esecuzione di 5 potenti contrafforti con fondazioni sulla roccia e la di cui cubatura di muratura è di 3900 m³.

Ad 7 a 11: per l'esercizio del 1896, la spesa di rinforzamento e di rifacimento delle tavole metalliche si eleva a fr. 97,889.86.

d) Fabbricati lungo la linea.

1. Condotta d'acqua per la casa cantoniera n. 29, tra Fluelen e Altdorf. . . . . . fr.	1,415.50
2. Condotta d'acqua per le case 167 e 168 tra Rivera e Bironico . . . . . »	3,522.90
3. Alzamento della casa 113, stazione di Bodio »	1,354.55
Totale fr.	6,292.95

c) Ampliamento di stazioni e scali.

Riportiamo l'importo complessivo dei lavori eseguiti per singola stazione:

1.	Stazione di	Brunnen	67,459.59
2.	» »	Sisikon	1,458.10
3.	» »	Fluelen	1,089.28
4.	» »	Altdorf	160,976.56
5.	» »	Ersfeld	5,505.92
6.	» »	Gurtnellen	22,135.67
7.	» »	Goeschenen	23,641.27
8.	» »	Faido	14,835.55
9.	» »	Bodio	25,225.46
10.	» »	Biasca	487.90
11.	» »	Osogna	13,543.40
12.	» »	Cloro	8,625.03
13.	» »	Bellinzona	2,133.21
14.	Officine »	Bellinzona	16,527.57
15.	Stazione »	Mendrisio	237.60
16.	» »	Chiasso	17,919.36
17.	» »	Gordola-Val Verzasca	600.55
18.	» »	Ranzo-Gerra	693.25
		Totale fr.	383.095.27

e) Telegrafo e telefono.

1.	Linea telefonica riunente le stazioni e le case di guardia del tronco Arth-Goldau-Steinen-Schwyz-Brunnen	» 3,629.58

f) Materiale rotabile.

1.	Adattamento del freno Westinghouse a locomotive	» 16,998.61
2.	Adattamento di tachimetri a locomotive	» 17,320.00
	Totale fr.	34,318.61

g) Mobili e strumenti del servizio d'esercizio.

1.	Spartineve sistema « Leslie »	fr. 82,928.02
2.	Mobilio dei dormitori dei rimpiazzanti ambulanti ad Ambri, Bodio, Osogna e Ranzo	» 927,25
3.	Apparecchi telegrafici ed oggetti di impianto per gli uffici comuni del telegrafo del Gottardo e della Mediterranea a Chiasso	» 2,176.10
4.	Utensili e macchinari per il deposito ingrandito di Bellinzona	» 2,708.66
5.	Id. id. per le officine dei depositi d'Erstfeld e di Bellinzona	» 8,458 23
	Totale fr.	97.198.26

h) Macchine, utensili, ecc. per le officine centrali.

1.	Diverse macchine, ecc.	fr. 18,289.05

Ricapitolazione delle somme impiegate nel 1896 al compimento delle antiche linee:

a.	Espropriazioni	fr. 16,477.15
b.	Infrastrutture della via	» 273,264.61
c.	Ampliamento delle stazioni	» 383,095.27
d.	Costruzioni lungo la via	» 6,292.95
e.	Telegrafo e telefono	» 3,692 95
f.	Materiale rotabile	» 34,318.61
g.	Mobili e strumenti del servizio d'esercizio	» 97,198.26
h.	Macchine, utensili, ecc. per le officine centrali	» 18,289 05
	Totale fr.	832,565.48
	più la rendita vitalizia della signora Hava-Favre per il 1896	» 10,000
		842,565.48

Indipendentemente da queste costruzioni ed impianti completamente compiuti, vi erano ancora, alla fine del 1896, in corso di esecuzione sulle antiche linee, un certo numero di lavori nuovi e complementari, di cui noi citeremo brevemente i principali; parecchi lavori di protezione contro le valanghe e le cadute di pietre nel raggio della ferrovia; il rinforzo dei ponti del Kerstelenbach, di Stalvedro e di Robasacco; una casa di abitazione con ufficio per l'amministrazione dei depositi di Brummen; estensione considerevole delle stazioni di Biasca, Bellinzona, e Bolerna, ecc.

Inoltre, gli studi relativi all'officina elettrica della Marobbia (Giubiasco) sono stati terminati, i piani elaborati e sottoposti alla ratifica delle autorità; il Governo del Canton Ticino ci ha accordato la concessione di 250 litri-secondi da prendere nella Marobbia per la produzione di forza elettrica.

Con una caduta di 160 m., l'officina idraulica dà 533 cavalli che, trasformati in energia elettrica e portati a Bellinzona, saranno impiegati nell'illuminazione elettrica della stazione e delle officine centrali, come pure per forza motrice a queste ultime.

Ci proponiamo pure di impiantare l'illuminazione elettrica alla stazione di Goeschenen; infatti, dopo che questa è alimentata d'acqua dalla canalizzazione del vallone della Goeschenreuss, noi disponiamc nuovamente per l'illuminazione e per altri scopi, della forza idraulica fornita dalla Gotthardreuss nei Schoellenen, forza che ci è già stata concesse. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Visita di ricognizione al tronco S. Stefano-Sarzana,

Come fu da noi preannunciato, venne effettuata il giorno 26 giugno u. s, la visita di ricognizione di questo tronco ferroviario, essendo a rappresentare il Governo il signor G. Della Rocca, R. Ispettore Capo-Circolo di Firenze e l'ing. Pesso, Direttore della costruzione della linea Parma-Spezia; a rappresentare la Società esercente la R. M. il sig. comm. Lampugnani, Capo-Traffico del 1° Compartimento, assistito da funzionari dei diversi servizi; a rappresentare l'Impresa costruttrice il sig. ing. Bassani.

Nel verbale della visita si stabilì:

1° Che il tronco possa essere aperto all'esercizio, con servizio limitato a *navette*, fra S. Stefano e Sarzana, appena siano terminati i pochi lavori di completamento che si ritiene possano essere eseguiti entro 20 giorni dalla data in cui la Società sia dal Governo autorizzata a cominciare i lavori stessi;

2° Che per l'apertura del tronco ad un servizio senza limitazioni, compreso il transito dei nuovi treni diretti che il Governo ha in animo di stabilire fra Milano e Roma, siano preventivamente eseguiti altri lavori, di qualche importanza, compresi in appositi elenchi e riguardanti non solo il tronco in quistione, ma altresì l'intiera linea Parma S. Stefano e la stazione di Sarzana. Per quest'ultima parte di lavori prevedesi occorra un periodo di tempo non inferiore a mesi due.

><

I nuovi Istituti ferroviari di Previdenza.

Il 25 giugno p. p. si è riunita in Roma presso il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una Commissione composta di funzionari dello stesso Ispettorato, dei Ministeri dell'Agricoltura e del Tesoro e delle tre Società Adriatica, Mediterranea e Sicula allo scopo di prendere accordi circa le basi dei nuovi Istituti di Previdenza che, a mente delle disposizioni contenute nel progetto di Legge per il riordino delle Casse Pensioni ferroviarie, si dovranno fondare per gli impiegati assunti all'esercizio delle Strade Ferrate dopo il 1° gennaio corrente anno.

Da quanto ci consta, dopo uno scambio di idee sul sistema detto « a conto individuale » secondo il quale

dovrebbero essere informate le disposizioni dei nuovi Istituti, la Commissione ha creduto di sospendere i proprii lavori e di attendere che la legge di cui sopra venga sanzionata dalle due Camere.

><

Treno di lusso settimanale
fra Londra e Roma, via Calais, Parigi, Torino.

Siamo informati che in seguito a recenti accordi fra le Ferrovie Italiane (Rete Mediterranea), quelle Francesi P.-L.-M. e Nord e la Compagnia « Wagons-lits » venne definitivamente stabilito di attivare, per la prossima stagione invernale, un treno di lusso, composto esclusivamente di vetture a letto e di vettura-ristorante, fra Londra e Roma, via Calais-Parigi-Torino.

L'orario concordato migliorerà sensibilmente le comunicazioni da e per le tre Capitali, stante la comodità degli arrivi e delle partenze del nuovo treno.

Lo stesso treno poi offrirà una celere comunicazione anche da Torino per Genova-Pisa-Roma e viceversa, come risulta dal seguente quadro:

Andata.

Londra, partenza ore 9 mattino del lunedì — Parigi, part. ore 17.15 id. — Torino, arrivo ore 9.3 del martedì — Id., part. ore 9.10 id. — Genova P. B., arr. ore 12.24 id. — Id., part. ore 12.30 id. — Pisa C., arr. ore 15.55 id. — Id. part. ore 16.5 id. — Roma, arr. ore 22.35 id.

Ritorno.

Roma, part. ore 8.30 del giovedì — Pisa C., arrivo ore 14.40 id. — Id., part. ore 14.45 id. — Genova P. B., arr. ore 18.16 id. — Id., part. ore 18.22 id. — Torino, arr. ore 21.55 id. — Id., part. ore 22.3 id. — Parigi, arr. ore 11.45 del venerdì — Londra, arr. ore 19.

Vogliamo sperare che il maggior movimento di viaggiatori che promuoverà questo treno internazionale pel transito di Modane, consiglierà le Amministrazioni interessate a conservarlo anche oltre la stagione invernale per comodo degli accorrenti all'Esposizione Nazionale che si terrà l'anno venturo a Torino per festeggiare il 50° anniversario della promulgazione dello Statuto.

><

La ferrovia della Valsugana.

Riceviamo da un egregio corrispondente di Venezia la seguente che pubblichiamo:

« Senza esprimere verun giudizio circa alla nuova combinazione che avvierebbe, per quanto si afferma, ad uno scioglimento soddisfacente la troppo vecchia questione della linea ferroviaria Venezia-Trento per la Valsugana, non tornerà inutile qualche lieve rettifica a completamento delle notizie pubblicate nell'ultimo numero del vostro autorevole giornale.

« La Commissione di cui è cenno nel vostro articolo erasi recata a Roma per conferire col ministro Prinetti allo scopo ripetutamente dichiarato che il Governo, facendo onore ai propri impegni, si decida a costruire la ferrovio Bassano-Primolano che, rimasta ultima in ordine di costruzione, senza che se ne possa addebitare esclusivamente il Governo stesso, figura la prima nella tabella annessa alla legge ferroviaria 1879. Contemporaneamente rispetto al tronco diretto di allacciamento da Mestre per Castelfranco a Bassano ripetevasi la domanda di concessione corredata da regolare progetto di massima, fermi i sussidi di legge.

« Il temperamento proposto all'ultima ora dalla Società Veneta di Costruzioni per effetto del quale dovrebbesi abbandonare il tracciato diretto Castelfranco-Bassano colla deviazione per Cittadella, seguendo cioè le linee costruite ed esercitate da essa Società, sarà o non sarà accettabile; certo è che non poteva formar soggetto di accordo formale ed impegnativo da parte dei rappresentanti di Venezia ben consci del loro mandato; il quale potrà esplicarsi eventualmente anche in questo senso quando i Consigli provinciale e comunale si saranno pronunciati in ordine alle dette proposte. Parrebbe quindi prematuro parlare oggi di accordi conchiusi e che sarebbero in ogni caso subordinati allo studio ed alla soluzione di una quantità di questioni che facilmente si intraveggono senza che occorra di qui enumerarle.

« A completamento poi delle vostre informazioni dobbiamo accennare all'intervento in Roma del signor Podestà di Trento che sebbene non rivestito di carattere ufficiale offriva pur nullameno buoni affidamenti circa alla indispensabile sistemazione del tronco ferroviario già costruito nel territorio austriaco da Trento a Tezze, onde renderlo sotto ogni riguardo corrispondente all'esercizio del grande traffico internazionale, unico e costante obbiettivo delle aspirazioni di Venezia nell'interesse del suo porto ».

><

Ferrovia del Gottardo.
(Assemblea generale degli Azionisti).

Il 26 giugno u. s., ebbe luogo a Lucerna la preannunciata Assemblea generale degli Azionisti della Ferrovia del Gottardo, per l'approvazione della gestione e del bilancio per l'anno 1896. Tutte le proposte della Direzione e del Consiglio d'amministrazione, compresa quella che assegna agli Azionisti il 6 0[0 di dividendo, contenute nel rapporto di gestione, di cui abbiamo iniziata la pubblicazione, furono approvate.

Quindi, procedendosi alle nomine, furono designati membri del Consiglio d'amministrazione: in rimpiazzo del dimissionario signor ex-consigliere federale Welti, il signor Temme, avvocato di Basilea; ed al posto del signor direttore generale Borgnini, già nominato membro del Consiglio d'amministrazione dal Consiglio federale, il signor ing. Tortarolo di Genova.

L'ufficio di controllo pel 1897-98 venne costituito coi signori: Zahn Geigy di Basilea, banchiere Sidler di Lucerna, consigliere di governo Grob di Zurigo, come membri, e coi signori: consigliere di governo Philippi di Basilea, consigliere di governo Schmid di Lucerna e col. Cramer-von Wyss di Zurigo, come supplenti.

><

Ferrovia Roccasecca-Avezzano.
(Progetto del tronco Balsorano-Avezzano).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in adempimento all'obbligo fattole dall'art. 4 della convenzione 29 gennaio 1896, approvata colle legge n. 269 del 2 luglio stesso anno, ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici per la prescritta approvazione, il progetto esecutivo del tronco da Balsorano ad Avezzano, della linea Roccasecca-Avezzano, la costruzione del quale è affidata alla Società delle Ferrovie del Mediterraneo in forza ed ai sensi della succitata convenzione.

Il tronco in parola misura la lunghezza di m, 36,638, dei quali m. 14,986.48 in curva e m. 21,652.52 in rettifilo. Il raggio minimo delle curve è limitato a m. 300 per uno sviluppo di m. 7419.01; pel resto le curve variano, per raggio, da m. 350 a m. 2000. La pendenza massima del profilo è mantenuta nel limite del 25 per mille. Le opere d'arte maggiori progettate lungo il tronco sono 14, e di queste n. 12 a travata metallica e n. 2 in muratura: servono tutte per attraversare il

fiume Liri. Dette opere sono: 1° ponte viadotto a travata metallica a tre luci, di cui le estreme di m. 28 e la centrale di m. 33.60; 2° ponte-viadotto con travata centrale di m. 50 e quattro luci in muratura da m. 8 ciascuna; dal 3 al 12 ponti a travata metallica, in una sola campata; il 3° di m. 50; il 4° di m. 30; il 5° di m. 60; il 6° di m. 35; il 7° di m. 30; l'8° di m. 25; il 9° di m. 25; il 10° di m. 40; l'11° di m. 40; ed il 12° di m. 25; 13° ponte in muratura della luce di m. 21; 14° ponte obliquo in muratura con due luci di m. 9.10 ciascuna ed una di m. 3. Le opere minori sono in numero di 153; delle quali n. 17 in ferro e le altre in muratura. Le luci delle prime variano da m. 3 a m. 10; e quella delle seconde da m. 0.70 a m. 10. Le gallerie di cui è prevista la costruzione sono nove della lunghezza complessiva di m. 4550. Esse sono denominate: 1° Ponticelli di m. 167; 2° Pescocanale di m. 243; 3° Molino di m. 93; 4° La Parata di m. 84; 5° Sperone di m. 120; 6° Capistrello di m. 1326; 7° Emissario di m. 100; 8° Giorgia di m. 1380; 9° Salviano di metri 1037. Le stazioni proposte tra Balsorano ed Avezzano sono quelle di Civita d'Antino, di Civitella Roveto e di Capistrello; vi ha poi la fermata di San Vincenzo. Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono previste n. 15 case cantoniere; n. 24 caselli da guardiano e n. 1 garetta. I passaggi a livello sono in numero di 33; di cui soltanto quattro importanti, e cioè: uno sulla strada comunale per Civitella Roveto, due sulla strada nazionale Marsicana ed uno sulla strada provinciale per Cappelle. Tutti gli altri dovranno servire per strade vicinali o private.

><

Una ferrovia elettrica Roma-Frascati.

Nei giorni scorsi ha fatto il giro su alcuni giornali la notizia che la Mediterranea « ha pensato ad introdurre sulla linea Roma-Frascati da essa esercitata migliorie tali da prevenire ogni concorrenza allestendo all'uopo un progetto di ferrovia elettrica in sede propria, ecc., ecc. »

Questa notizia, per quanto ci consta, non ha fondamento.

><

La Conferenza internazionale ferroviaria a Cristiania.

Nel nostro numero del 19 giugno u. s., colla scorta di un telegramma da Cristiania, abbiamo riferito una breve, incompleta, notizia sulla Conferenza internazionale ivi tenutasi.

Ora riceviamo più dettagliati e precisi ragguagli che ci affrettiamo a pubblicare.

Premettendo che le discussioni ebbero principio il 15 giugno e che i delegati erano circa 200, aggiungiamo che le Ferrovie e Società di Navigazione Scandinave (Norvegesi, Svedesi e Danesi) fecero gli onori di casa splendidamente al pari di quelle altre Ferrovie a cui finora toccò la sorte di dover convocare simili conferenze.

I delegati, quasi tutti, nell'andata si riunirono a Copenaghen per approfittare di un treno speciale sino a Helsingör, di un battello speciale pavesato da Helsingör a Helsingborg e di un altro treno speciale, composto di 10 vetture a letti, da Helsingborg a Cristiania, nelle quali ad ogni delegato fu assegnato un comodissimo posto con letto, mentre lungo il viaggio fu offerta una refezione a Göteborg.

Oltre al banchetto principale che ebbe luogo la sera del 15 e durante il quale il rappresentante del Governo italiano ing. cav. Zacchi con un forbito ed applaudito discorso, fatto in lingua tedesca, brindò al Re Oscar, venne offerto un altro sontuoso banchetto a Lillehammer dalla Ferrovia principale Norvegese, e durante le escursioni sul Fjord di Cristiania e sul Lago Miösen fu provveduto per rinfreschi.

Pel ritorno vennero messi a disposizione dei delegati tre treni speciali composti di vetture a letti, uno per Throndhjem-Stoccolma, uno direttamente per Stoccolma, ed uno per Copenaghen. L'orario di quest'ultimo fu compilato in modo da poter visitare le rinomate cascate di Trollhättan in Svezia e la Direzione della Ferrovia di Dalsland volle offrire un suntuoso banchetto a Ed. (Considerando le grandi distanze i treni speciali eseguiti sono degni di menzione).

Fra i molti lavori della Conferenza parecchi interessarono anche le Ferrovie italiane; la trattazione del noto treno di lusso da Ostenda e da Berlino a Milano incontrò serie difficoltà e dovrà essere oggetto di ulteriori conferenze, mentre si è potuto concludere l'attivazione col prossimo novembre di un treno di lusso settimanale fra Londra, Parigi e Roma via Cenisio che annunziamo più sopra, e l'effettuazione giornaliera del treno di lusso Vienna-Nizza-Cannes.

Anche il treno di lusso Berlino Brennero-Napoli fu discusso, ma non ancora definitivamente stabilito.

><

Per il Congresso viticolo austriaco a Trieste.

Siamo informati che l'Ambasciatore austro-ungarico in Roma ha interessato il nostro Ministro degli Esteri a fare uffici presso le Società ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo affinchè vogliano accordare le consuete facilitazioni di trasporto sulle loro linee per i passeggeri e per le merci, in occasione del VI Congresso viticolo austriaco che avrà luogo a Trieste fra il 5 e l'11 del mese di settembre p. v.

><

Commissione per la sistemazione dei torrenti.

(*Il Delegato delle Ferrovie Secondarie della Sardegna*).

La Società delle Strade Ferrate Secondarie della Sardegna ha delegato a rappresentarla nella Commissione per la sistemazione dei torrenti del VI Compartimento, nella cui circoscrizione trovansi le linee esercitate da essa Società, il proprio consulente legale, il quale ha domicilio presso la Sede sociale in Roma.

><

Onorificenze al personale ferroviario.

Personale governativo dell'Ispettorato: Sanguini ragioniere Giovanni Giuseppe, Ispettore Capo, nominato Ufficiale della Corona d'Italia; D'Ambrosio Paolo Emilio, Ingegnere di 1ª Classe nel Genio Civile, Capo Sezione nell'Ispettorato; Angeli Luigi, Quaglia Giovanni Battista e Grossi Antonio, Regi Ispettori, nominati Cavalieri dei Santi Maurizio e Lazzaro.

Personale sociale: Nuti cav. ing. Guido, Capo Servizio nelle Ferrovie della Sicilia; Zanotti ing. cav. Gontardo, Capo Divisione nelle Ferrovie del Mediterraneo; Roncaldier cav. Edoardo, Capo Divisione nelle Ferrovie del Mediterraneo; Carta-Mameli ing. cav. Giuseppe, Capo Servizio nelle Ferrovie Adriatiche, nominati Cavalieri dei Santi Maurizio e Lazzaro.

Menada Giuseppe, Direttore delle Ferrovie Provinciali di Reggio Emilia; Magnani Alessandro, Capo Ufficio nella Rete Adriatica; Massa Luigi, Ispettore legale delle ferrovie del Mediterraneo; Benoffi Andrea, Capo Ufficio centrale della Rete Adriatica; Bongiorni ing. Tito, Capo Se-

zione della Rete Adriatica, e Ramello Luigi, Ingegnere nelle Ferrovie Sicule, nominati Cavalieri della Corona d'Italia.

><

Modificazione nelle riforme sul servizio degli abbonamenti.

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa le modificazioni concordate con l'Adriatica e colla Sicula circa le riforme nel servizio degli abbonamenti.

Fra le modificazioni proposte vi ha:

La riduzione del 25 0[0 del prezzo degli abbonamenti mensili;

La riduzione a L. 1 della spesa pel libretto degli abbonamenti di tre mesi o meno;

La facoltà agli abbonati di chiedere la proroga da 3 a 6 mesi pei biglietti trimestrali, e da 6 mesi ad un anno per quelli semestrali, mediante il pagamento della differenza di prezzo e di una sopratassa;

La concessione di abbonamenti per un mese e mezzo con prezzi eguali a quelli di un mese aumentati del 50 per cento;

La concessione di abbonamenti per quattro mesi, a prezzo superiore di un terzo a quelli corrispondenti per tre mesi.

Le predette Amministrazioni ferroviarie hanno, coll'occasione, sottoposto alla Superiorità una nuova edizione del programma degli abbonamenti, il quale contiene le norme e le condizioni relative alle domande dei biglietti ed all'uso dei medesimi, coordinate colle modificazioni di cui sopra.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per l'impianto del secondo binario sul tronco da Como a Chiasso nella linea *Milano-Chiasso*. La spesa totale all'uopo preventivata ascende a lire 212,000, nelle quali sono comprese L. 78,030.07 per materiale metallico di armamento e L. 33,000 per apparecchi centrali di manovra;

2. Il progetto dei lavori occorrenti per destinare al servizio dei biglietti ad itinerario combinabile gli occorrenti locali nelle stazioni da abilitarsi alla vendita dei biglietti medesimi. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 17,410;

3. Il preventivo del minuto materiale di esercizio che essa ritiene occorrerà provvedere in aumento d'inventario ai diversi servizi della Società nell'esercizio finanziario 1897-98. La Società si propone di mantenere la spesa all'uopo preventivata nel limite di L. 50,000;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un secondo binario pel ricovero dei treni, in stazione di Sesto San Giovanni, lungo la ferrovia da *Milano a Chiasso*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 40,000 compreso il valore del materiale metallico di armamento in L. 14,244;

5. La proposta di lavori di ampliamento allo scalo merci della predetta stazione di *Sesto San Giovanni*, con annesso preventivo di spesa di L. 34,950, ivi comprese L. 10,705 per materiale metallico di armamento;

6. Proposta dei lavori occorrenti per lo spostamento della grue idraulica della stazione di Berceto, lungo la strada ferrata da *Parma a Spezia*, fra i binari di prima e seconda linea. Spesa occorrente L. 3500;

7. Proposta pell'impianto di una fontanella sul fianco del rifornitore della stazione di Bastia, lungo la linea *Savona-Bra*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 180.

(Passaggio alla consulenza legale dell'Ufficio litigi, addetto all'Agenzia Commerciale).

Nell'intento di unificare l'indirizzo delle trattazioni di ordine legale, a datare dal 1° luglio corr., la Consulenza legale, oltre le sue attribuzioni attuali, assunse eziandio, come da deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, quelle di natura contenziosa e giudiziaria in genere, che finora erano assegnate all'Agenzia Commerciale.

(Esperimento di un apparato per spari d'allarme all'ingresso della stazione di Milano P. T. verso Vigevano).

Col giorno 15 luglio corr., a cominciare dalle ore 8, verrà, in via d'esperimento, messo in attività un apparecchio per spari d'allarme, situato a circa 75 m. verso Vigevano, dal semaforo che protegge, pure dal lato verso Vigevano, la stazione di Milano P. T.

L'apparecchio per spari d'allarme è automaticamente collegato alle ali del semaforo *A*, in modo che ogni qualvolta ambedue le suddette ali trovansi disposte a via impedita, un treno in arrivo a Milano P. T. produca, nel passare accanto all'apparecchio, una detonazione simile allo scoppio di petardi.

Trattandosi di un esperimento, l'apparecchio funzionerà continuamente, sia di giorno che di notte, sia durante la nebbia e le perturbazioni atmosferiche, sia nelle migliori condizioni atmosferiche.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per il rifacimento in acciaio, con materiale di primo tipo delle ferrovie complementari di m. 5066.15 di binario fra le progressive 37.639.90 e 42.706 della linea da *Cremona a Treviglio*. Spesa occorrente L. 35,720 escluso il valore del materiale metallico di armamento;

2. Una nuova proposta per lavori di ampliamento e di sistemazione del servizio merci, nonchè per il prolungamento del binario d'incrocio, e per la rettifica dei tracciati dei binari all'estremità della stazione di Montesilvano, nella ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 20,400;

3. La proposta dei lavori occorrenti, dell'importo presunto di L. 16,600 per la costruzione del piano caricatore nella stazione di Seriate, lungo la ferrovia da *Bergamo a Rovato;*

4. Il preventivo della spesa di L. 300 occorrente per provvedere alla costruzione di un pozzo d'acqua potabile presso la casa cantoniera al chilom. 186.662 da Roma, tra le stazioni di Nocera e di Gualdo Tadino, della linea *Orte-Foligno-Falconara;*

5. La proposta relativa all'impianto di un binario tronco per le merci delle ultime classi in stazione di Verolanuova, della linea *Olmeneta-Brescia*. Spesa preventivata L. 7335.40, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

6. La proposta per completare la delimitazione stabile del tronco Foligno-Perugia, della linea *Falconara-Terontola*. Spesa occorrente L. 5324;

6. Proposta per sistemare la delimitazione del tronco Mantova-Cerea, della linea *Pavia-Monselice*. Spesa prevista L. 462;

7. Proposta per la costruzione di una casa cantoniera semplice e di 6 case cantoniere doppie, lungo il tronco da Cineto Romano ad Avezzano, nella ferrovia da *Roma a Solmona*. Spesa occorrente L. 70,000;

8. Lo schema di contratto concordato colla Società Industriale di Battaglia per l'impianto dell'illuminazione elettrica nella *stazione di Monselice;*

9. La proposta per completare la delimitazione stabile del tronco Orte-Foligno, nella linea *Orte-Foligno-Falconara*, con preventivo di spesa di L. 11,550;

10. Progetto modificato dei lavori di consolidamento della scarpa a monte della trincea al chilom. 70.150 della ferrovia da *Bari a Taranto*. Spesa presunta L. 11,600;

11. I contratti stipulati colle seguenti Ditte:

a) Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la fornitura di tonn. 43,366 di cuscinetti in ghisa e di tonn. 15,630 di barre d'acciaio;

b) Colla Ditta Bochumer-Verein für Bergbau und Gusstahlfabrichation di Bochum per la provvista di n. 15 cuori di acciaio capovolgibili;

c) Colle Ditte Filippo Tassara e Figli di Voltri, per la fornitura di tonn. 77,675 di chiavarde in ferro;

d) Colla Ditta Giuseppe Pozzi per la provvista di tonn. 51,750 di arpioni in ferro;

e) Colla Ditta Macchi-Izar e Comp. per la fornitura di tonn. 41 di arpioni in ferro.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 25 del mese di giugno p. p. ebbe luogo in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi alla fornitura, carico e scarico di mc. 12,500 di ghiaia per risanamento, dell'importo presunto di L. 19,500.

Di N. 9 Ditte invitate alla gara hanno presentato offerte di ribasso N. 7, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Tempestini Emilio, col ribasso del 17.02 per cento sui prezzi di tariffa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possano approvarsi i progetti seguenti:

1. Progetto della Mediterranea riguardante i lavori di sistemazione della falda destra della trincea dal chilometro 202.616 al chilom. 220.706 fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano, nella ferrovia da Eboli a Metaponto, con annesso preventivo di spesa di L. 7400;

2. Progetto dell'Adriatica concernente i lavori di sistemazione del fosso Bulagaio attraversante il piazzale della stazione di Ellera al chilom. 49.703.05 della linea Foligno-Terontola, assegnando il termine di un anno per il compimento delle opere il cui montare è preventivato di lire 2200;

3. Progetto dell'Adriatica per i lavori occorrenti alla sistemazione del fosso ai chilom. 55.913 della ferrovia Termoli pei quali è preventivata la spesa di L. 4000, e pel cui compimento è fissato il termine di due anni;

4. Progetto dell'Adriatica relativo ai lavori di sistemazione e di consolidamento della scarpa sinistra della trincea fra i chilom. 81.620 e 81.940 della linea da Treviso a Belluno. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere, pel cui compimento è assegnato il termine di di due anni, rileva a L. 11.000;

5. Progetto dell'Adriatica riguardante l'esecuzione di lavori nelle stazioni ferroviarie di Fiorenzuola d'Arda, Bagnolo-Mella, Fano, Casalbordino, Ariano e Pausula. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 71,015, e per il compimento delle opere è fissato il termine di un anno.

— Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere su d'una domanda dell'Impresa Alfio Faro intesa ad essere esonerata dal pagamento di una multa nella quale sarebbe incorsa per ritardo nell'esecuzione dei lavori da essa assunti in appalto per l'esecuzione di un passaggio a livello con chiusure a bilico, manovrabili a distanza, al chilom. 246.210 della linea da Palermo a Messina e Siracusa.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° luglio 1897 a tutto giugno 1898, della concessione di cui fruisce la Ditta Emilio Maraini, per i suoi trasporti di zucchero greggio da Savigliano a Sampierdarena ed a Rivarolo;

2. Rinnovazione, alle stesse condizioni già vigenti, e con decorrenza dal 1° maggio u. s., della concessione di cui fruiva la Ditta Ducco e Alessio per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico;

3. Rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta Costantini e C., per i suoi trasporti di carbon fossile;

4. Rinnovazione anche per l'anno in corso, ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruiva la Ditta Hubert Kane, per i suoi trasporti di carbon fossile;

5. Concessione a favore della Ditta Vedova Ciceri, perchè ai suoi trasporti di terra da fonderia, che essa effettua da Pavia a Milano, Legnano e Sestri Ponente, venga applicata la tariffa N. 121, serie I, con vincolo di un traffico minimo annuale di almeno 1200 tonnellate.

—

È in corso di esame presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate un progetto di modificazioni ed aggiunte alla nomenclatura delle tariffe per quanto riguarda le voci *nichel*, *rame* e *maillechort*.

—

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio viene prorogata in via di esperimento, per altri due anni e cioè fino a tutto il 30 giugno 1899, la tariffa eccezionale N. 1004, P. V., giusta la proposta all'uopo presentata dalla Mediterranea.

—

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia riguardante l'aggiunta nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, per quanto riguarda esclusivamente il servizio interno della Rete Sicula, delle voci relative alle terre cotte in forma di oggetti di ornamento, ed alle terre cotte artistiche e di collezione.

Con altro Decreto dei prefati Ministri è stato disposto quanto appresso:

Alla tariffa locale N. 410, P. V., viene aggiunta una nuova serie E, comprendente i prezzi delle prime cinque classi da Costigliole Saluzzo a Salerno, così combinati:

a) *Spedizioni senza condizioni di peso:* Prezzi della serie A della tariffa locale N. 410 addizionati con quelli della tariffa speciale comune N. 107, serie B, col-

l'aggiunta del diritto fisso di L. 1.53, quale si applica col modo d'inoltro attuale;

b) Spedizioni a vagone completo: Prezzi della serie B della tariffa locale N. 410, aggiunti a quelli della tariffa locale N. 405, P. V., ed al diritto fisso di L. 1.53, restando sempre le operazioni di carico e di scarico a cura e spese delle parti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Governo del Cantone di Berna rimise alla Direzione della Compagnia Giura-Sempione il suo impegno di dare al traforo del Sempione la sovvenzione di un milione alle condizioni concordate fra il Consiglio Federale, i Cantoni e la Compagnia.

Ferrovia Sondrio-Tirano. — Giorni sono, la Commissione provinciale promotrice della Sondrio-Tirano recavasi a Milano a tenervi una riunione presso il proprio Presidente, Giovanni Visconti-Venosta, onde deliberare in merito alla costruzione di questa linea, per la quale, come è noto, il Governo è disposto a dare la sovvenzione chilometrica.

La Commissione, dopo un lungo esame, sotto l'aspetto tecnico e finanziario, dei vari progetti che erano stati studiati in questi ultimi anni, venne nella convinzione che anche col sussidio massimo delle 5 mila lire al chilometro e con un largo sussidio a fondo perduto della Provincia, la costruzione della Sondrio-Tirano non sarebbe possibile finanziariamente, senza l'applicazione di quelle maggiori economie nella costruzione e nell'esercizio, che possono essere possibili solamente con la trazione elettrica.

In seguito a tali risultanze, la Commissione si rivolse alla Deputazione provinciale di Sondrio, facendole la richiesta dello stanziamento del fondo necessario per far subito intraprendere un regolare progetto della Sondrio-Tirano sulla base della trazione elettrica. Il progetto dovrà essere compilato sotto la direzione dell'egregio ing. Guido Paravicini.

La Deputazione provinciale, nella sua ultima seduta, in seguito a una dettagliata relazione del Deputato provinciale, avv. Rinaldo Piazzi, deliberava di accordare la somma richiesta per la compilazione del progetto.

I vantaggi che offrono le ferrovie elettriche ne renderanno in breve lo sviluppo grandissimo. Questi vantaggi si riassumono in una notevole economia nella costruzione e nell'esercizio, e in un servizio più comodo pel pubblico. È da sperare che gli studi approdino e che il progetto, da tanto tempo ventilato, venga attuato.

Ferrovia Genova-Piacenza. — Il Comitato operaio piacentino di propaganda per la linea ferroviaria Genova-Piacenza-Cremona-Brennero, a mezzo del suo presidente prof. cav. Bernardino Massari, ha fatto pratiche presso i deputati dei collegi della provincia di Piacenza, perchè vogliano appoggiare la convenzione stipulata fra il Governo ed il Comune di Genova per opere portuali e ferroviarie. Fra queste ultime havvi la nuova stazione del Bisagno, dalla quale appunto dovrà staccarsi la Genova-Piacenza.

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 marzo 1897.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio 1896 al 31 marzo 1897. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 202,573,136, con una differenza in più di L. 1,448,480 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15144 km., in aumento di chilometri 94, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 13,116, con un aumento di L. 92 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 31 marzo 1897.*

Dal 1° al 31 marzo 1897.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	11,093,831	1,924
Rete Adriatica	»	5602	9,131,733	1,630
Rete Sicula	»	1093	912,810	835
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta .	»	140	79,200	565
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	136,372	331
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	45,468	76
Ferrovie diverse . . .	»	1842	1,029,150	559
Totale generale. .	Km.	15,447	22,980,084	—

Differenze in confronto del mese di marzo 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 11	+ 271,024
Rete Adriatica	»	»	+ 1,046,486
Rete Sicula.	»	»	+ 51,170
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta. .	»	»	— 8,629
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 13,325
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 16,902
Ferrovie diverse	»	+ 2	+ 92,006
Totale generale . .	Km.	+ 13	+ 1,448,480

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 giugno 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 251,088, con un aumento di L. 14,244 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 10 giugno 1897 ammontano a L. 9,927,381, con un aumento di L. 380,345 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie economiche Tortona-Villavernia e Tortona-Godiasco. — Nella sala comunale di Tortona convennero, giorni sono, i sindaci dei Comuni interessati per la costruzione della ferrovia Tortona-Villavernia per la formazione di un Comitato promotore, il quale si faccia centro di tutte le pratiche richieste per l'attuazione del progetto.

La discussione, animata fra gli intervenuti, fece sollevare dei dubbi sulla serietà del progetto, inquantochè ben altri quattro furono i progetti già presentati, discussi e poi andati a monte per soliti antagonismi di paese o di partito, ed anche perchè al momento decisivo i Comuni interessati, invece di accordare l'appoggio morale e materiale, si ritiravano o rifiutavano qualsiasi concorso.

Giovedì, 24 giugno, ebbe pure luogo nella sala comunale di Casalnoceto una riunione dei sindaci dei paesi interessati alla costruzione del tronco ferroviario Tortona-Castellaro-Casalnoceto-Salice-Godiasco, dove vennero gettate le basi fondamentali per la pratica effettuazione del progetto, già pronto per essere presentato al Ministero dei Lavori Pubblici per averne la concessione ed ottenere il sussidio chilometrico.

Meta prefissa è quella da Godiasco spingersi fino a Varzi e di congiungere la fertilissima valle Staffora col Genovesato, avendo con questo comuni e continui gli interessi; e sarà presto raggiunta se, col concorso di tutti, si arriverà a sormontare l'ostacolo principale, cioè quello della spesa d'impianto che supera i due milioni di lire.

Tutto fa sperare che questo tronco, che per la non indifferente spesa, pareva dovesse essere secondo, pella sua pratica effettuazione, invece sarà il primo ad essere effettuato per lo slancio e l'interessamento col quale venne preso in considerazione da tutti gli intervenuti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto delle ferrovie.* — Il 28 giugno u. s. la Commissione del Consiglio degli Stati si è occupata di una proposta presentata dal signor Blumer (Glarona) a proposito dell'organizzazione dell'Amministrazione delle ferrovie della Confederazione. Questa mozione tenderebbe a spartire come segue la Rete ferroviaria svizzera:

1. Circondario di S. Gallo: Consiglio Amministrativo di 9 membri, nominati: 3 da S. Gallo, 1 per ciascuno dai due Appenzelli, 2 dai Grigioni, 1 da Glarona ed uno da Zurigo;

2. Circondario di Zurigo: 11 Consiglieri di Amministrazione, eletti: 4 da Zurigo, 2 da Turgovia, 2 da Sciaffusa, 1 per ciascuno da Argovia, Svitto e Glarona;

3. Circondario di Lucerna: Consiglio d'Amministrazione di 11 membri, ripartiti nel modo seguente: Lucerna 2, Svitto 2, Zugo 2, Uri 2, *Ticino 2*, Untervaldo 1;

4. Circondario di Basilea: Consiglio Amministrativo composto di 9 membri, di cui 3 membri di Basilea-Campagna, 2 di Soletta, 2 d'Argovia, 1 di Berna e 1 di Lucerna;

5. Circondario di Losanna: Consiglio d'Amministrazione di 15 membri: Berca 3, Friborgo 2, Vaud 3, Valese 3, Neuchatel 2 e Ginevra 2.

Tutti questi Consiglieri sarebbero eletti dai Cantoni interessati. I cinque Consigli Amministrativi riuniti formerebbero il Consiglio delle ferrovie, del quale una delegazione permanente dirigerebbe gli affari comuni.

La Commissione risolvette di rinviare la proposta Blumer al Consiglio Federale, rispettivamente al Dipartimento delle Ferrovie per il loro preavviso.

— *Il riscatto delle ferrovie.* — Il Consiglio degli Stati approvò per appello nominale, con 25 voti contro 17, il progetto del Consiglio federale relativo al riscatto, da parte della Confederazione, delle reti ferroviarie delle cinque grandi Compagnie svizzere. Il Consiglio nazionale discuterà il progetto nella sessione straordinaria di settembre. Il progetto sarà sottoposto in febbraio al *referendum* popolare.

Ferrovie Francesi. — *Il Metropolitano municipale di Parigi.* — La Commissione del Metropolitano ha terminato, nei giorni scorsi, i suoi lavori, approvando la deliberazione seguente:

Il Prefetto della Senna è invitato a sollecitare dai Poteri pubblici la promulgazione di una legge sulle basi seguenti:

Art. 1. — È dichiarato di pubblica utilità l'impianto a Parigi di una rete di ferrovie metropolitane a scartamento ridotto e trazione elettrica, comprendenti le linee seguenti:

1. Linea dalla porta di Vincennes alla porta Donphine;
2. Linea circolare per i *boulevards* esterni;
3. Linea dalla porta Maillot a Ménilmontant;
4. Linea dalla porta di Clignancourt alla porta di Orléans;
5. Linea dal *boulevard* di Strasbourg al ponte di Austerliz;
6. Linea dal corso di Vincennes alla piazza d'Italia, passando per il ponte di Bercy;

Art. 2. — I lavori di infrastruttura delle linee suddette saranno eseguiti dalla città di Parigi a suoi rischi e pericoli, nel limite di una spesa di 165 milioni;

Art 3. — In vista di quest'operazione, la città di Parigi è autorizzata a fare un prestito di 165 milioni, spese comprese, ammortizzabili in 75 anni, a partire dal 1904, ad un tasso non eccedente il 3 0|0 di interessi, premi di rimborso e lotti compresi.

L'ammontare dei lotti non potrà superare annualmente la somma di 600,000 franchi;

Art. 4. — La città di Parigi dovrà concedere la rete delle ferrovie urbane di cui si tratta, alla Compagnia generale di trazione;

Art. 5. — Il servizio annuale del prestito di 165 milioni sarà assicurato per mezzo di un prelevamento sul prodotto del reddito che il concessionario deve versare alla cassa municipale, ai termini della Convenzione, e, in caso d'insufficienza di questo prelevamento, sulle risorse generali del bilancio.

Fino al 1904 e durante il periodo delle emissioni, il pagamento degli interessi e lotti attribuiti alle obbligazioni emesse sarà prelevato tanto sulle risorse generali del bilancio municipale, quanto sul prodotto del reddito per le linee messe successivamente in esercizio.

Ferrovie del Belgio. — *Nuova linea Waterloo-Mont Saint-Jean.* — La Società Nazionale delle ferrovie vicinali è dichiarata concessionaria di una ferrovia vicinale da Waterloo a Mont Saint-Jean. Lo Stato parteciperà con 135,000 franchi alla formazione del capitale nominale relativo e si libererà con 90 annualità di 4725 franchi ciascuna.

Notizie Diverse

Congresso internazionale per gli infortunii del lavoro e per le assicurazioni sociali a Bruxelles. — Il 26 corrente si aprirà a Bruxelles il 4° della serie di questi congressi, il cui scopo è di raccogliere, esaminare, discutere gli studi, le esperienze fatte, i provvedimenti applicati nei vari paesi per la tutela degli operai contro gli infortunii del lavoro e pel loro miglioramento economico. Il primo congresso ebbe luogo a Parigi, il secondo a Berna, il terzo a Milano. Nel congresso di Bruxelles si svolgeranno i seguenti temi:

1. — Stato attuale della questione degl'infortunii del lavoro nei vari paesi, particolarmente in riguardo all'organizzazione facoltativa, oppure obbligatoria dell'assicurazione;

2. — Quali sono i provvedimenti da raccomandarsi per la constatazione degli infortunii del lavoro? Quale è la procedura più spiccia e la meno dispendiosa? Quali infortunii devono formare oggetto d'un'inchiesta amministrativa? A questo riguardo, si deve tener conto dell'importanza degl'infortunii in rapporto al danno ch'essi hanno cagionato alla persona colpita?

3. — Quale è la migliore organizzazione data o da darsi ai tribunali incaricati di giudicare le contestazioni in materia d'infortunii del lavoro?

4. — La legislazione relativa agl'infortunii del lavoro deve comprendere nel rischio professionale, da coprirsi eventualmente coll'assicurazione, anche gl'infortunii dipendenti da colpa grave?

5. — Quali sono le conseguenze dell'assicurazione dal punto di vista della frequenza degl'infortunii? Queste conseguenze variano secondo il sistema d'assicurazione? Il numero degl'infortunii aumenta forse maggiormente quando l'assicurazione copre anche le conseguenze della colpa grave del padrone e dell'operaio? Quale importanza ha la simulazione nelle dichiarazioni d'infortunio?

6. — Per riguardo agl'infortunii, è preferibile di corrispondere l'indennità in somma capitale oppure in rendita, e ciò in tutto o in parte?

7. — La legislazione concernente gl'infortunii del lavoro deve estendersi anche alle malattie ed alle infermità professionali? Si può definire con precisione la malattia professionale e l'infermità professionale?

8. — Dato un sistema di assicurazione obbligatoria contro gl'infortunii, è preferibile di costituire immediatamente il capitale per le rendite da corrispondersi nei casi d'infortunio, o si può limitarsi a pagare queste rendite a misura che viene la loro scadenza? Quali sono i mezzi pratici per attuare l'uno o l'altro di questi sistemi?

9. — Quali sono i provvedimenti da adottarsi per attenuare le conseguenze degl'infortunii del lavoro e per af-

frettare la guarigione dei feriti? (Ospedali, ricoveri pei convalescenti, società di salvataggio, apparecchi di soccorso, ecc.);

10. — Descrivere i sistemi, i meccanismi ed altri nuovi mezzi destinati a prevenire gl'infortunii del lavoro.

Un ponte grandioso sulla Neva. — Si ha da Pietroburgo che quel Consiglio comunale deliberò di affidare ad una Società costruttrice parigina la costruzione del grandioso ponte « Troïtsky » sulla Neva. La somma è fissata in tredici milioni di franchi. La deliberazione del Consiglio venne sanzionata dall'Imperatore.

Il commercio degli Stati Uniti. — La statistica commerciale degli Stati Uniti d'America per i primi dieci mesi dell'anno fiscale corrente, cioè dal 1° luglio 1896 al 30 aprile 1897, segna pel movimento complessivo degli scambi un aumento di 84 1|2 milioni di dollari, che è il risultato di un accrescimento di 150 1|2 milioni delle esportazioni e di una diminuzione di 66 milioni delle importazioni, come risulta dai valori seguenti:

		10 mesi del 96 97	diff. sul 95-96
Importazioni . . .	D.	600,171,969	— 66,128,106
Esportazioni . . .	»	899,983,963	+ 150,651,159
	D.	1,500,155,932	+ 84,523,053

Come si vede, le esportazioni hanno superato le importazioni di quasi 300 milioni di dollari; eccedenza questa che segna un aumento di 217 milioni circa rimpetto a quella dell'anno precedente.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Lancini Giuseppe, di Milano, l'appalto lavori d'impianto pensilina alla fronte a nord del fabbricato Uffici in stazione di Milano Centrale, col ribasso del 18.10 0|0 sui prezzi di tariffa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 2 giugno corrente). — Colla Ditta Pozzi Fratelli, di Torino, per verniciatura tettoie grandi e piccole della stazione di Torino P. N.;

Colla Ditta Visetti Tommaso, di Torino, per ristauro e ripulitura di tutte le facciate del fabbricato viaggiatori di Torino P. N., del grande salone distribuzione biglietti e sale attigue;

Colle Fabbriche Unite di biacche e colori, di Genova, per fornitura di Cg. 18,000 di intonaco bigio macinato all'olio di lino per la verniciatura dei carri;

Colla Ditta Angelo Albesiano e Figlio, di Torino, per fornitura di Cg. 12,000 di intonaco bigio macinato all'olio di lino per la verniciatura dei carri;

Colla Ditta Lepori Leopoldo per consolidamento sponda sinistra del torrente Savolano;

Colla Ditta suddetta per consolidamento sponda destra del torrente suindicato;

Colla Ditta Penotti e Orsolano per riparazione alla copertura in zinco della tettoia della stazione di Torino P. N.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Prefettura di Pavia (12 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori indilazionabili per la rimonta generale della difesa Soncina, a sinistra del Po, fra i picchetti 88-94, nel compresorio idraulico di Po e Lambro Pavese (m. 1086). Importo L. 46,900. Cauz. L. 2500.

R. Museo Industriale Italiano in Torino (12 luglio, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori e di tutte le opere occorrenti nell'ampliamento dei locali del R. Museo Industriale. Imp. L. 278,449.21, relativo allo scompartimento *M.* Cauz. provv. L. 20,000. Fatali 27 luglio, ore 14.

Deputazione Provinciale di Sassari (12 luglio, ore 11, definitivo). — Appalto del sesto lotto e lavori murari, accessori e congeneri, e provviste necessarie per la costruzione del padiglione delle dementi agitate. Importo ridotto L. 45,961.

Municipio di Firenze (15 luglio, ore 11, 1ª asta). — Appalto a due lotti dei lavori di fognatura e lastricatura della piazza di Santa Maria Maggiore e vie dei Vecchietti e dei Pecori, interessate nel prolungamento del tramway di Sesto, da piazza della Stazione a piazza del Duomo:

1° lotto. — Fognatura e lastricatura piazze e tratti suddetti. Importo L. 39,544.68. Cauz. L. 3900;

2° lotto. — Fornitura lastrico di pietra forte e macigno per la pavimentazione. Importo L. 14,176. Cauz. L. 1500. Fatali 5 agosto, ore 11.

Prefettura di Ferrara (15 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale e rinforzo esterno a sinistra di Reno, in froldo Martinella. Importo L. 53,770. Cauzione provvisoria L. 3000.

— (19 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale e reinfianco arginale della bassa sponda sinistra di Reno al froldo Pagano Montecatino. Importo L. 68,441.30. Cauzione L. 3000.

Prefettura di Foggia (24 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto complessivo dei lavori occorrenti:

1° Per completare le colmate nelle prime tre vasche orientali del lago Salpi;

2° Per rendere carreggiabile la sommità dell'argine Pali e Fascine dal Ponte Castello alla sponda settentrionale del lago Salpi. Importo L. 58,500. Cauz. provv. L. 3800.

Prefettura di Roma (26 luglio, ore 10, unico e definitivo. — Appalto dei lavori di costruzione dei capannoni ad uso laboratorio di macchine presso la R. Scuola d'Applicazione degli Ingegneri a S. Pietro in Vincoli. Importo L. 24,452.09. Cauz. provv. L. 900.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Brescia (28 luglio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del tratto della strada nazionale n. 17, del Tonale, compreso fra il torrente Cannone e l'abitato di Pontagna (m. 5387.27). Importo L. 257,364.95. Cauzione provvisoria L. 13,000. Fatali a destinarsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Brescia — (15 luglio, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 126,000 di **ferro** in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 4410. Consegna in giorni 75.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (16 luglio, ore 15, unica e def.). — Fornitura di kg. 125,000 di **piombo** in pani. Importo L. 45,000. Cauz. L. 4500. Consegna giorni 90.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — Pagamento del vaglia n. 78 in L. 12 50.

Società An. per la Strada Ferrata Mortara-Vigevano. — Pagamento dal 3 corrente delle seguenti obbligazioni in L. 250, state estratte, e pagamento del vaglia n. 83 in L. 1.25 netto:

2391	1525	2506	1277	20	755	1008	2304	1555
2591	116	732	1430	873	2229	1849	2467	262
1530	1971	429	2079	2456	773	2272	1811	619
2058	658	2247	419	1411	2274	1030	68	1273
1858	521	2041	718	807	1334	791	731	41
1569	36	363	1436	1560	1412	1140	1086	1477
1078.								

CONVOCAZIONI.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

23 luglio. — **Società Metallurgica Italiana.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Roma.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Giugno 26	Luglio 3
Azioni Ferrovie Biella	L. 515	502
» » Mediterranee	» 531	544
» » Meridionali	» 718 25	704
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 383	385
» » » (2ª »)	» 363	357
» » Secondarie Sarde	» 280	278
» » Sicule	» 625	611
Buoni Ferrovie Meridionali	» 559	536
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	L. 305.50	300.50
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 320	320
» » Gottardo 4 %	» 101.25	101 20
» » Mediterranee 4 0[0	» 510	485
» » Meridionali	» 312	313
» » Meridionali Austriache	» 402	395.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307.50
» » » 2ª emiss. »	291	291.50
» » Pontebba	» 480.50	471.50
» » Sarde, serie *A*	» 301	301
» » » serie *B*	» 305	299
» » » 1879	» 305	304
» » Savona	» 330	320
» » Secondarie Sarde	» 459.50	449
» » Sicule 4 0[0 oro	» 495.50	485
» » Tirreno	» 490	480
» » Vittorio Emanuele	» 330.50	331.50

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in oro* che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio p. v., **il pagamento della Cedola 55ª di L. 15 in oro** per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno 1897, nonchè **il rimborso in L. 500 in oro dei Buoni estratti al 54° sorteggio,** avvenuto il 1° aprile decorso.

Firenze, Bologna Cassa della Società.
Milano Zaccaria Pisa.
Genova Cassa Generale.
Ancona, Napoli, Torino, Roma. Livorno, Venezia Banca d'Italia.
Parigi, Ginevra Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Vienna I. R. priv. Stabil. Austriaco di Credito per Comm. ed Ind.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio p. v., le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) N. 54 di Lire 12.50** per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno 1897, ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea del 20 maggio, altre **Lire 8 al portatore della Cedola stessa.**

NB. — Pari somma di Lire 8 sarà pagata ai portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle azioni rimborsate, verso presentazione della Cedola N. 54 da staccarsi dalla Cartella di godimento predetta.

Firenze, Bologna Cassa della Società.
Milano Zaccaria Pisa.
Genova Cassa Generale.
Ancona, Napoli, Torino, Roma, Livorno, Venezia Banca d'Italia
Parigi Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
Ginevra Bonna e C.
Basilea De Speyr e C.
Berlino Robert Warschauer e C.
» Meyer Cohn.
» Deutsche Bank.
Londra Baring Brothers e C. Limited.
Francoforte slM Frankfurter filiale der Deutschen Bank.
Vienna I. R. priv. Stab. Austr. di Credito p. Comm. ed Ind.

(al cambio che verrà ulteriormente indicato)

S'informano altresì i signori Azionisti che la Società riceve le proprie Azioni in deposito a custodia gratuita.

Firenze, 16 giugno 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

34ª Decade — Dal 1° al 10 Giugno 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1897	111,015.00	1,388.00	7,961.00	73,652.00	727.00	194,743.00	616.00	316.00
1896	92,398.00	1,476.00	7,664.00	79,816.00	1,350.00	182,704.00	616.00	297.00
Differenze nel 1897	+ 18,617.00	— 88.00	+ 297.00	— 6,164.00	— 623.00	+ 12,039.00	»	+ 19.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 10 GIUGNO 1897.					
1896-97	3,026,481.00	65,521.00	333,642.00	4,195,471.00	45,118.00	7,666,233.00	616.00	12,445.00
1895-96	3,041,463.00	68,285.00	337,250.00	3,952,877.00	46,801.00	7,446,676.00	616.00	12,089.00
Differenze nel 1897	— 14,982.00	— 2,764.00	— 3,608.00	+ 242,594.00	— 1,683.00	+ 219,557.00	»	+ 356.00
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1897	31,199.00	418.00	2,462.00	17,804.00	231.00	52,114.00	484.00	108.00
1896	32,204.00	427.00	2,386.00	14,483.00	274.00	49,774.00	484.00	103.00
Differenze nel 1897	— 1,005.00	— 9.00	+ 76.00	+ 3,321.00	— 43.00	+ 2,340.00	»	+ 5.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 10 GIUGNO 1897.					
1896-97	1,140,794.00	20,891.00	93,552.00	853,684.00	8,684.00	2,117,605.00	484.00	4,375.00
1895-96	1,141,757.00	19,619.00	87,282.00	707,247.00	8,679.00	1,964,584.00	484.00	4,059.00
Differenze nel 1897	— 963.00	+ 1,272.00	+ 6,270.00	+ 146,437.00	+ 5.00	+ 153,021.00	»	+ 316.00
			STRETTO DI MESSINA					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1897	3,324.00	59.00	150.00	698.00	»	4,231.00	23.00	184.00
1896	3,621.00	115.00	209.00	421.00	»	4,366.00	23.00	188.00
Differenze nel 1897	— 297.00	— 56.00	— 59.00	+ 277.00	»	— 135.00	»	— 4.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 10 GIUGNO 1897.					
1896-97	106,284.00	4,091.00	8,822.00	24,291.00	55.00	143,543.00	23.00	6,241.00
1895-96	106,304.00	4,521.00	7,927.00	16,969.00	55.00	135,776 00	23.00	5,903.00
Differenze nel 1897	— 20.00	— 430.00	+ 895.00	+ 7,322.00	»	+ 7,767.00	»	+ 338.00

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia

Società Anonima con sede in Roma. — Capitale Lire 20 milioni interamente versato

Obbligazioni 4 0[0 oro.

Si notifica ai signori possessori delle dette Obbligazioni sociali che il 1° luglio 1897 saranno pagate le seguenti cedole: **Cedola N. 13 dell'emissione 1891 — Cedola N. 11 dell'emissione 1892 — Cedola N. 9 dell'emissione 1893 — Cedola N. 5 dell'emissione 1895.**

Il pagamento avrà luogo presso la Cassa sociale e le Banche incaricate di tale servizio.

Pagamento della cedola N. 22 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che, in seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione, a partire dal **28 giugno 1897**, le sottoindicate Casse pagheranno, contro consegna della Cedola n. 22,

la somma di L. 12.50 per Azione

per 2° acconto sugli utili dell'esercizio in corso.

Coi **30 giugno corrente** si prescrive il **pagamento della Cedola n. 12.**

Roma, giugno 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Palermo, presso la Cassa centrale della Società — **Firenze**, presso la Banca d'Italia e la Banca Commerciale Italiana e la Cassa centrale della Società delle Strade Ferrate Meridionali — **Genova** e **Milano**, presso la Banca d'Italia e la Banca Commerciale Italiana — **Messina**, presso la Banca d'Italia e la Banca di Messina — **Napoli**, presso la Banca d'Italia e la Cassa della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo — **Roma**, presso la Banca d'Italia e la Banca Commerciale Italiana — **Torino**, presso la Banca d'Italia e i signori fratelli Marsaglia e C., in liquidazione — **Alessandria, Ancona, Asti, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Livorno, Novara, Padova, Perugia, Porto Maurizio, Venezia, Vercelli, Verona**, presso la Banca d'Italia — **Trieste**, presso la filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito — **Francoforte s|M**, presso i sig.i D'Erlanger e Figli — **Basilea**, presso la Basler Handelsbank — **Londra**, presso i signori P. P. Rodocanachi e C. — **Parigi**, presso il Crédit Lyonnais.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par.	*Vagon-*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	*Restaurant*		8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 10 Luglio 1897 NUM. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE OPERE PORTUALI E FERROVIARIE DI GENOVA

Relazione dell'on. Giovanelli.

Pubblichiamo integralmente la relazione dell'on. Giovanelli, presentata il 6 corr. alla Camera, sul disegno di legge: « Nuove opere per la sistemazione degli impianti portuali e ferroviari di Genova », e di cui ci siamo occupati diffusamente nei numeri scorsi.

Onorevoli Colleghi!

Alla Giunta generale del bilancio, chiamata da voi a studiare il disegno di legge sulle nuove opere per la sistemazione degli impianti portuali e ferroviari a Genova, parve di dare prova del suo intendimento di corrispondere al pensiero vostro, manifestato col deferirle tale incarico, studiando premurosamente ed alacremente le proposte del Governo e presentandovi con non meno doverosa premura le risultanze degli studi intrapresi e le proposte che credette esserne la conseguenza logica.

La necessità di opere portuali e ferroviarie a Genova non può essere posta in contestazione.

Col favore di una posizione geografica felice, dotata di un porto per la sua natura adatto allo sviluppo dei commerci trasmarini, popolata da cittadini industri, attivi ed intraprendenti, Genova era chiamata ad alti destini commerciali.

Il raggiungimento di questi fu affrettato dalla apertura dei valichi alpini del Cenisio, del Gottardo e del Brennero e dalla munificente generosità del suo patrizio Duca di Galliera, il quale in dicembre del 1875 offriva e nel giorno 11 dell'aprile 1876 donava effettivamente la somma di venti milioni di lire, allo scopo di dotare la città nativa di un porto il quale desse ragione a bene sperare che in un termine non lontano Genova avrebbe potuto, con probabilità di successo, combattere nel campo fecondo delle lotte commerciali colla non lontana città marittima principale della Francia.

Il desiderio del patrizio genovese, la cui munificenza fu detta *regale* da chi allora reggeva il Ministero dei Lavori Pubblici ed ora dirige sapientemente le discussioni nostre; il voto del Parlamento, che tributando con solenne ed unanime plauso al Duca di Galliera nella seduta del 22 giugno 1876 la sua ammirazione, provvedeva nel contempo ad eseguire quelle obbligazioni in vista delle quali la donazione era stata fatta, ed il desiderio di tanta nobile parte della popolazione italiana è quasi raggiunto; la vittoria della città capitale della Liguria sulla città rivale potrà essere ben presto con legittimo orgoglio proclamata.

***

Ma non basta il toccare la meta; non basta conseguire la vittoria: è d'uopo mantenersi solidamente nel campo conquistato, provvedendo a tempo alle più valide difese ed ai mezzi per combattere con sempre maggiore probabilità di successo le battaglie dell'avvenire.

Il semplice ritardo nel compimento delle opere necessarie a mantenere, a facilitare e ad aumentare quelle correnti commerciali che furono tratte al primo porto italiano dall'apertura dei transiti ferroviari sotto le Alpi che recingono il nostro paese ad occidente ed a settentrione, fatalmente non sarà una semplice sosta, ma sarà un regresso, a cancellare le funeste conseguenze del quale ogni sacrificio non parrà troppo grave all'amor proprio italiano, ma più di tutto al beninteso suo interesse.

È inutile illuderci (e pericolosa sarebbe assai l'illusione che noi ci facessimo), è dannoso irreparabilmente il far calcolo esagerato sopra i vantaggi della indiscutibile miglior posizione di Genova in confronto di qualsiasi altra città bagnata dal Mediterraneo per lo sviluppo dei commerci che dai paesi continentali d'Europa affluiscono al mare o che trovano in questo una facile via di accesso agli empori commerciali dell'Europa superiore.

Noi non possiamo dimenticare che con ogni studio e principalmente con tariffe ferroviarie più miti, e con agevolazioni di ogni specie, vi ha chi tenta di paralizzare gli effetti della posizione geografica immensamente migliore; quindi, se all'apertura dei valichi alpini, che ricordammo di sopra, non ci trovammo abbastanza preparati per ciò che si riferiva alle comunicazioni ferroviarie ed all'esercizio del commercio marittimo per mezzo del porto di Genova, dobbiamo augurarci che ciò più non avvenga, e porre ogni studio acciò non accada che ferrovie e porto non siano e possano mantenersi all'altezza delle loro funzioni, accre

sciute di intensità in modo grandissimo finora e che non mancheranno di aumentare sotto ogni riguardo per naturale effetto delle nuove correnti del commercio europeo, avviate attraverso al nostro paese e che certamente si avvieranno quando il traforo del Sempione sarà, fra non molto, un fatto compiuto ed un fine raggiunto eziandio col concorso chiesto alla Città ed alla Provincia genovese, e che esse, conscie più, o per lo meno quanti altri mai del loro tornaconto e curanti del loro avvenire, si dichiararono disposte a prestare.

***

Quindi si spiega come agli uomini che ressero il Ministero dei Lavori Pubblici siasi imposto come uno dei problemi più interessanti da risolvere quello di dotare Genova di opere ferroviarie e portuali che ne assicurassero il primato commerciale e la premunissero contro dolorose sorprese in avvenire.

Gli studi avviati allo scopo di concretare un complesso armonico di opere e di determinarne il graduale compimento, non solo nei limiti imposti dall'indole delle opere da compiersi, ma ancora nei limiti dei mezzi che si potevano far concorrere all'uopo, affaticarono le menti di Ministri e di Commissioni.

Il Parlamento fu ripetutamente chiamato a discutere provvedimenti che furono poi consacrati nelle leggi del 9 luglio 1876, 3 luglio 1884, 7 giugno 1894 e 28 luglio 1895, ed il Ministero precedente, valendosi degli studi intrapresi da una speciale Commissione istituita dall'antecessore, aveva presentato nella seduta del 29 maggio 1896 all'esame della Camera un disegno di legge che cadde, senza venire a discussione, in seguito alla chiusura della legislatura.

Con questo disegno di legge si voleva provvedere all'esecuzione di un complesso di opere portuali e ferroviarie preventivate in 46 milioni; si stabiliva un consorzio fra lo Stato, le Provincie, i Comuni, gli armatori e commercianti delle Provincie medesime e le Amministrazioni delle ferrovie i cui binari facevano capo al porto di Genova, e col contributo di questi enti consorziati e con speciali tasse portuali si provvedeva all'apprestamento dei mezzi finanziari richiesti pel compimento e per la manutenzione delle indicate opere portuali e ferroviarie.

Caduto per le vicende parlamentari il disegno di legge del quale vi abbiamo accennato sommariamente i concetti fondamentali, l'attuale Amministrazione avviò trattative col Municipio di Genova e coll'Amministrazione della rete Mediterranea nell'intento di provvedere all'esecuzione delle opere di più incalzante necessità, coordinate a quelle che in avvenire dovranno compiersi per dare assetto alle comunicazioni ferroviarie ed al porto di Genova.

Le trattative col municipio di Genova furono concretate nella convenzione 18 maggio 1897 che vi presentiamo in allegato: dalla Società Mediterranea si aspetta il concorso indicato nell'articolo quarto del disegno di legge.

Concetti principali tradotti nella convenzione e nel disegno di legge, sono:

Esecuzione di opere ferroviarie e portuali preventivate in diciotto milioni di lire;

Contributo delle Provincie e dei Comuni interessati ai sensi delle vigenti leggi nelle spese delle opere portuali;

Contributo della Società ferroviaria a norma della legge 27 aprile 1885 sulle convenzioni, ed inoltre con una corrisponsione di interessi;

Concorso speciale del Comune di Genova effettuato colla cessione di un'area di terreno valutata lire cinquecentomila;

Obbligo nel Comune di Genova di anticipare le somme che saranno necessarie per il compimento delle opere progettate;

Rimborso dal Governo al Municipio delle somme anticipate in ragione di un milione all'anno in rate semestrali uguali a partire dal primo ottobre 1898;

Istituzione di una tassa supplementare a quella di ancoraggio da esigersi allo scopo di abilitare col prodotto di essa il Comune di Genova a soddisfare gli interessi delle somme che dovesse togliere a prestito per lo anticipo sovraccennato.

***

In merito a queste proposte del disegno di legge vennero sollevate varie obbiezioni, pur non contestandosi la utilità delle opere al compimento delle quali si vuole provvedere col medesimo.

Si osservò dapprima che con la proposta di far anticipare dal Comune le somme necessarie per la esecuzione delle opere si deviava da quel principio stabilito, e dalla odierna amministrazione accettato, di non ricorrere al credito per la esecuzione di opere pubbliche. Si soggiunse che lo Stato alienava quasi un suo diritto di regalia imponendo ed esigendo a beneficio del Comune di Genova una tassa portuale. Si accennò che talune opere potevano anche ravvisarsi di necessità non imprescindibile. Si disse che troppo tenue fosse il concorso delle Società ferroviarie e del Comune di Genova, e da ultimo si propose un limite più ristretto all'aumento della tassa portuale.

Gli onorevoli ministri proponenti, chiamati in seno alla Giunta, diedero spiegazioni e fecero dichiarazioni che parvero appaganti ed esaurienti alla Giunta generale del bilancio, la quale, a grande maggioranza, approvò il disegno di legge colle lievi aggiunte e modificazioni che verremo accennando, trattando delle singole disposizioni della legge in correlazione anche a quelle obbiezioni che alle stesse disposizioni si riferiscono e che vi abbiamo riassunto.

Premette la Giunta che si potrà discutere sul carattere di urgente necessità che taluna delle opere progettate possa avere o meno. Ma alla Giunta non era facile di appurare in ogni loro parte tutte le modalità delle opere progettate per apprezzarne con metodo severissimo i caratteri di maggiore o minore urgenza.

***

Credette la Giunta che le illazioni tradotte nel disegno di legge, desunte dagli studi profondi compiutisi dalle succedutesi Amministrazioni e dalle Commissioni tecniche tanto governative quanto comunali e provinciali, meritassero tutta la maggiore deferenza.

D'altronde nella esecuzione delle opere a norma dell'articolo 5° della convenzione 18 maggio 1897, potrà il ministero adottare i temperamenti, i quali valgano a raggiungere la massima economia nel compimento di un sistema di opere coordinate al raggiungimento dello scopo che si ha di mira in un termine relativamente breve in confronto della entità delle opere stesse.

Questo còmpito rientra nell'orbita della azione ministeriale e la Giunta credette di non entrare in un sistema di indagini, che sarebbe stato sterile o per lo meno poco fecondo di risultati, limitandosi a raccomandare la massima parsimonia nelle spese e la più grande severità nello studio e nella approvazione dei progetti tanto di massima quanto di esecuzione, onde le varie opere siano coordinate ed onde, quello che è più, non avvenga, come succedette in molti casi, che si verifichino le più dolorose sorprese di aumento di liquidazione dell'importo delle opere in confronto dei preventivi; a tale riguardo la dura esperienza del passato non può non essere vigile maestra nell'avvenire.

***

La Giunta si pose, come già si è osservato, il quesito se il sistema finanziario del disegno di legge non impingesse contro la massima adottata di non ricorrere al credito per la esecuzione di opere pubbliche e così contro la determinazione più volte ripetuta di provvedere alle spese di qualsiasi opera pubblica con impostazioni di bilancio e col gettito delle entrate ordinarie.

Non è certo il caso di ripetere qui nè di riassumere le dotte quanto diuturne discussioni al proposito seguite; sull'aspra contesa forse non si sarà detta l'ultima parola: certo è che il proposito di provvedere ad ogni spesa coi mezzi ordinari di bilancio fu proclamato e che è per noi un debito d'onore il mantenerlo.

E la Giunta è di opinione che coll'adozione del disegno di legge in esame non si venga meno in sostanza a quanto fu sanzionato in precedenza.

Non si tratta di compiere a Genova una opera sola, ma un complesso armonico di opere collegate le une alle altre e, che pure rispondendo una per una a necessità diverse, nel loro insieme solamente provvedono alle necessità commerciali, alle quali si fece da principio allusione.

Trattasi di opere pel cui compimento si richiederà un certo periodo di anni e che una volta cominciate dovranno portarsi a termine secondo il concetto direttivo che ne informò lo studio e la designazione.

La interruzione, non solo porterebbe alla logica ed inevitabile conseguenza di rendere frustranee le intenzioni dei proponenti e le nostre, ma indurrebbe alla quasi totale improduttività di effetti quelle singole opere che nel frattempo si fossero avviate e compiute e quelle spese che il pubblico erario ed i chiamati per legge a concorrere avessero sopportato.

Quindi ogni qualvolta si trattò di compiere opere portuali sempre si dovette ripartirne la spesa in più esercizi avvenire, impegnando così i successivi bilanci.

Le leggi colle quali si provvide ai porti di Palermo, di Spezia, di Venezia e di Savona, e quelle colle quali si provvide parzialmente al porto di Genova, indicate nell'articolo 1° del disegno di legge in esame, costituiscono altrettanti precedenti, i quali possono con frutto invocarsi nella specie e che concorrono a dimostrare che in simili casi si vincolarono gli esercizi avvenire pel pagamento delle spese delle opere compiute fatte direttamente od anticipate dagli enti interessati.

Se la controversia dovesse risolversi alla stregua della più rigida severità, si potrebbe anche conchiudere che, se il Municipio di Genova anticipa le spese in tutto od in parte, diventa di pien diritto creditore dello Stato e questi necessariamente debitore verso il Comune genovese: ma a questa conclusione si può con frutto obbiettare che in sostanza lo Stato fa varie impostazioni di bilancio in successivi esercizi, il cui importo dovrebbe andar man mano soddisfacendo all'esecutore delle opere deliberate: ma se il prezzo delle opere sarà anticipato da chi aveva interesse ad affrettarne la esecuzione, può e deve lo Stato rimborsare il sovventore del denaro, mantenendo gli stanziamenti di bilancio quali furono deliberati, senza affrettarne la scadenza e senza aumentarne la entità delle cifre impostate e senza che qualunque altro peso venga ad aggravarsi sulla massa dei contribuenti.

*
* *

Coll'articolo primo del disegno di legge si provvede alla determinazione della spesa ed al riparto di essa in diciotto esercizi a partire dal 1° luglio 1898. Alla vostra Giunta sembrò che l'aumento di stanziamento proposto su quelli approvati colle precedenti leggi sia giustificato, e che l'aggravio che ne deriva al bilancio trovi la sua ragione nella già dimostrata necessità di provvedere alle emergenze di un avvenire prossimo, le quali potrebbero anche accrescersi, quando dal campo degli studi potesse aspirare ad entrare in quello delle opere economicamente e finanziariamente possibili: l'apertura di una via della quale da tempo si discorre, che per mezzo di Piacenza e di Cremona mettesse in comunicazione più diretta il porto di Genova col valico del Brennero.

In ordine all'articolo terzo del disegno di legge giova premettere che in esso si accenna, come a cosa futura, alla possibilità di accordi del Comune di Genova col Governo per la anticipazione dei fondi necessari alla più accelerata esecuzione delle opere. Ora questi accordi, che, all'epoca della Relazione del disegno di legge, erano in preparazione, sono diventati un fatto compiuto; quindi occorre una lieve modificazione alla dizione di questo articolo, che la Giunta vi propone di modificare anche nella misura della tassa supplementare, che vorrebbe non potesse eccedere i centesimi 6 per tonnellata, con un'aggiunta la quale escludesse il calcolo di interessi sugli interessi delle somme anticipate sino al loro completo rimborso.

E la Giunta confida che il suo intendimento di moderare la tassa supplementare sarà ben accolto anche dalla città di Genova, essendo evidente che la modificazione delle tasse portuali concorrerà allo sviluppo del commercio del primo porto d'Italia e gli assicurerà il primato su qualunque porto del Mediterranea.

Appena occorre notare che anche l'aumento speciale delle tasse portuali ha precedenti nella nostra legislazione, mentre porta alla applicazione della nota massima per cui deve concorrere con mezzi speciali ad una spesa chi sente l'immediato e più diretto vantaggio dall'opera a cui con la spesa si provveda. Si sarebbe anche potuto includere nella legge l'approvazione della convenzione col municipio di Genova: ma non parve utile il farlo, sia perchè in molte parti la convenzione accenna a cose di spettanza dell'Amministrazione, sia perchè, includendola nella legge, ogni mutazione avrebbe dovuto in prosieguo, con perdita di tempo, forse con danno, intervenire a mezzo di legge soltanto.

La disposizione dell'articolo quarto fu introdotta allo scopo di eliminare ogni dubbio circa il contributo degli enti interessati predisposto dalle leggi generali sulla materia, che continua a rimanere obbligatorio, quantunque si disponga a speciali esigenze con una legge speciale.

*
* *

In ordine alle opere ferroviarie si è sollevato il dubbio sull'urgenza di talune opere nella stazione Principe di Genova, e si manifestò pure il desiderio che la Società Mediterranea concorresse in più larga misura che non sia quella del 4 per cento accennata nell'ultimo capoverso dell'articolo in esame.

Sarebbe desiderabile questo maggiore concorso, e gli onorevoli Ministri proponenti, seguendo gl'intendimenti manifestati dalla Giunta, potranno al certo ottenere dalla Mediterranea un maggiore concorso, giustificato dalla considerazione che, accelerandosi il compimento delle opere, la Mediterranea risentirà in più larga misura dei vantaggi derivanti dalle opere medesime.

Consuetudinaria in simili casi è la disposizione dell'articolo quinto del disegno di legge, che la Giunta ha accettato senza osservazioni.

Onorevoli colleghi! Abbiamo così cercato, colla brevità che l'ora volgente ci imponeva, di darvi ragione del disegno di legge che raccomandiamo alla vostra approvazione. L'avvenire del principale porto italiano si collega così strettamente coll'avvenire commerciale della nazione, che tanto l'odierna quanto le passate Amministrazioni molto lodevolmente si imposero lo studio della controversia e la sua risoluzione come uno dei còmpiti più meritevoli della vigile considerazione del Governo e del Parlamento.

La soluzione proposta rende possibile, senza soverchio aggravio del bilancio dello Stato, l'esecuzione di un complesso di opere ferroviarie e portuali che agevola l'esercizio delle ferrovie e del porto nella condizione attuale degli scambi commerciali, e provvede alle necessità future, che la Giunta prevede molto prossime. La Giunta, proponendovi di concedere al Governo i mezzi finanziari per l'attuazione delle opere studiate, esprime il convincimento che per parte loro il Comune di Genova e la Società delle Ferrovie Mediterranee, per lo stesso loro ben inteso interesse, vorranno accedere a quelle lievi modificazioni che la Giunta generale del bilancio credette utili, anche nell'intendimento di rendere al Parlamento ed al Paese più accette le disposizioni del disegno di legge.

GIOVANELLI, *relatore.*

IL DISEGNO DI LEGGE.

La Commissione ha accettati senza modificazioni gli articoli 1 e 2 del disegno di legge.

Governo.

Art. 3. — Qualora intervenissero accordi col Municipio di Genova per accelerare la esecuzione delle opere, me-

diante l'anticipazione da parte del Comune dei fondi necessari, il Governo del Re potrà per Decreto Reale imporre e riscuotere a favore del Municipio di Genova una tassa supplementare a quella di ancoraggio sulle navi che approderanno nel porto di Genova, in misura non eccedente centesimi 10 per ogni tonnellata di stazza, fino a raggiungere il saldo della spesa che verrà a gravare sul Comune per gl'interessi del debito che esso dovrà contrarre onde procurarsi i detti fondi e tasse relative.

Commissione.

Art. 3. — In esecuzione degli accordi col Municipio di Genova, per accelerare la esecuzione delle opere mediante l'anticipazione da parte del Comune dei fondi necessari, il Governo del Re potrà per Decreto Reale imporre e riscuotere a favore del Municipio di Genova una tassa supplementare a quella di ancoraggio sulle navi che approderanno nel porto di Genova, in misura non eccedente centesimi 6 per ogni tonnellata di stazza, fino a raggiungere il saldo della spesa che verrà a gravare sul Comune per gl'interessi semplici del debito che esso dovesse contrarre onde procurarsi i detti fondi e tasse relative.

L'ultimo periodo dell'articolo quarto è stato così modificato:

Governo.

La esecuzione di nuove opere nelle stazioni, ai sensi dell'art. 1 della presente legge, è subordinata alla condizione che la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo concorra nella relativa spesa con una somma corrispondente al quattro per cento del loro importo.

Commissione.

La esecuzione di nuove opere nelle stazioni, ai sensi dell'art. 1 della presente legge, è subordinata alla condizione che la Società Italiana per le Ferrovie del Mediterraneo concorra nella relativa spesa con una somma corrispondente a non meno del quattro per cento del loro importo.

L'articolo quinto ed ultimo è stato accettato dalla Commissione nel testo ministeriale.

NUOVI SERVIZI FERROVIARI

Scrivono da Roma, 6, alla *Perseveranza:*

« Il ministro Prinetti ha convocato qui ieri il commendatore Massa e il comm. Borgnini per stabilire un accordo fra il Ministero dei Lavori Pubblici e le due Società ferroviarie Mediterranea ed Adriatica, per la istituzione di un servizio direttissimo fra Roma e Milano, usufruendo la nuova via Sarzana-Parma.

« La conferenza fu presieduta e diretta dal Ministro personalmente. E malgrado le gravi difficoltà che eransi manifestate nei convegni che su questo argomento avevano avuto luogo fra i funzionari dell'Ispettorato e delle due Società, si arrivò ieri ad un accordo definitivo, il quale assicura un servizio celere, che sarà accolto dal pubblico con grande favore.

« Il nuovo treno sarà attivato nel settembre prossimo; percorrerà la via di Roma-Pisa-Sarzana-Parma-Milano. Il tratto Roma-Parma appartiene alla Mediterranea; il tratto Parma-Milano all'Adriatica. Quindi sarà un treno comune alle due Società.

« Lascierà Roma alle ore 20.50, e arriverà a Milano alle 8.50 del mattino. E viceversa, partirà da Milano alle 21.25, ed arriverà a Roma alle 8.50 del mattino.

« Nell'andata da Roma a Milano, si abbrevierà di *un'ora* il cammino sul treno 64 attuale, che arriva a Milano alle 9.50. Nel ritorno da Milano a Roma, si partirà da Milano 45 minuti più tardi dell'orario attuale, e si arriverà a Roma con un'anticipazione di *due ore*, cioè alle 8.50 invece delle 10.50. E' un orario splendido.

« Saranno pure migliorati i servizi Roma-Genova e Roma-Torino.

« Infatti, il nuovo treno comune, che sostituisce il vecchio treno 64, troverà a Sarzana un treno di congiunzione con Genova. E da Genova, verso le 6.30 del mattivo, partiranno tre corse dirette per Ventimiglia, Torino e Milano, i cui arrivi a destinazione saranno press'a poco mantenuti quali sono attualmente, in coincidenza col vecchio treno 64. Mediante la nuova diramazione da Sarzana, si darà coincidenza coi viaggiatori del treno comune colle tre direzioni sopra accennate.

« Torino approfitterà in modo speciale della nuova combinazione, perchè, essendo svincolato il servizio di Milano, si potrà avere un servizio indipendente Torino-Roma.

« Il treno della sera partirà da Torino alle 20.15, invece delle 20.10; arriverà a Roma alle 9.50 del mattino, guadagnando sull'orario attuale *un'ora e cinque minuti*.

« Pari vantaggio nell'arrivo a Roma avranno Genova e le altre linee che vi fanno capo.

« E' quindi una combinazione che soddisfa ottimamente tanto gli interessi della capitale, che quelli della Liguria, del Piemonte e della Lombardia.

« Oltre il servizio comune per la via Sarzana Parma, viene mantenuta quasi all'istessa ora attuale (20.30) e colla stessa celerità, la corsa della sera fra Milano e Genova.

« Dopo aver così provveduto a questa importantissima riforma degli orari interni, il Ministro, nella conferenza di ieri, accennò, a grandi linee, al programma che si propone di attuare per indirizzare su Roma e Napoli i nuovi treni di lusso settimanali che saranno fra breve istituiti da Londra, da Ostenda, da Berlino, attraverso ai passaggi alpini del Cenisio, del Gottardo e del Brennero. Si studierà modo perchè questi treni possano arrivare a Napoli quasi contemporaneamente.

« A Napoli si avrà un servizio, parimenti di lusso e direttissimo, per Alessandria d'Egitto, a mezzo di speciali piroscafi della Navigazione Generale Italiana, i quali farebbero la traversata Napoli-Alessandria *in 60 ore*.

« Come voi vedete, si tratta di un servizio di primissimo ordine, e che assicurerà all'Italia tutta la ricca clientela che va a svernare in Oriente.

« E di ciò va data lode all'on. ministro Prinetti ».

COSTRUZIONI DI STRADE FERRATE

La *Gazzetta Ufficiale* del 2 corrente (n. 152) pubblica la seguente legge 27 giugno 1897 riflettente lo stanziamento nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici della spesa occorrente per provvedere a tutti gli impegni in corso nella categoria « Costruzioni di Strade Ferrate »:

Art 1. La spesa di L. 86,035,693 occorrente nel prossimo sessennio per provvedere a tutti gli impegni in corso nella categoria « Costruzioni di Strade Ferrate » sarà stanziata, secondo l'annessa tabella *A*, nel bilancio per il Ministero dei Lavori Pubblici.

La ripartizione fra le diverse linee delle somme da stanziarsi a senso dei numeri 1 e 2 di detta tabella e la ripartizione in 3 capitoli delle spese del personale, d'ufficio e della somma di riserva di cui ai successivi n. 9, 10 ed 11, saranno fatte, anno per anno, colla legge di approvazione dello stato di previsione e potranno essere modificate, in relazione all'avanzamento dei lavori e delle liquidazioni, colla legge per l'assestamento del bilancio.

Art. 2. La spesa occorrente per l'appalto di linee o tronchi di linee indicati nell'art. 7 e nelle tabelle *A* e *B* della legge 20 luglio 1888 (n. 5550) non ancora intrapresi, sarà autorizzata, volta per volta, con apposite leggi colle quali si stabiliranno i relativi stanziamenti in bilancio, nonchè, nella corrispondente previsione dell'entrata, i concorsi dovuti dalle Provincie e dai Comuni a norma delle vigenti leggi.

Art. 3. Le linee o tronchi di linee indicati all'art. 7 e nelle tabelle *A* e *B* della legge 20 luglio 1888 (n. 5550)

non ancora costruiti e fino a quando non sia provveduto alla loro costruzione come all'art. 2 della presente legge, potranno essere concesse ai privati o corpi morali o alle Società ferroviarie già esistenti.

Per dette linee e tronchi la sovvenzione annua chilometrica, da concedersi per un tempo da 35 a 70 anni, secondo le disposizioni della legge 24 luglio 1887 (n. 4785), del Regio Decreto 25 dicembre 1887 (n. 5162 *bis*) e della legge 30 giugno 1889 (n. 6183), viene elevata fino ad un *maximum* di L. 5000.

Negli atti di concessione potranno col voto favorevole delle rappresentanze dei consorzi, ove esistano, o dei Consigli provinciali delle Provincie interessate, introdursi modificazioni nel tracciato delle suddette linee o tronchi di linee, a condizione che il nuovo tracciato non risulti più lungo di quello indicato nelle tabelle *A* e *B* sopra indicate, o che, in caso contrario, la sovvenzione chilometrica venga commisurata sulla lunghezza di quest'ultimo tracciato.

Qualora le Società delle Strade Ferrate Mediterranee, Adriatiche e Sicule, avendone diritto, dichiarassero di volere assumere l'esercizio di qualcuna di queste linee o tronchi alle condizioni dei contratti e capitolati approvati dalla legge 27 aprile 1885 (n. 3048), senza però domandarne la concessione, questa potrà essere accordata a privati od a corpi morali che ne facessero domanda. In tale caso il concessionario dovrà sostituirsi allo Stato nei diritti e negli oneri che gli deriverebbero dai suddetti contratti e capitolati, oppure dovrà rinunciare a qualunque partecipazione nei proventi dell'esercizio fino al 1° luglio 1905.

Art. 4. I residui delle somme stanziate in bilancio nei capitoli per costruzione di strade ferrate sui quali non esistono impegni per opere in corso d'appalto o d'esecuzione o per la loro liquidazione, potranno essere trasportati, con Decreto Ministeriale, registrato alla Corte dei Conti, in aumento ai capitoli delle linee per le quali occorressero ulteriori stanziamenti per pagare lavori già liquidati, per lavori di costruzione tuttora in corso o per lavori di completamento necessari per la consegna definitiva alle Società esercenti.

L'elenco dei trasporti di fondi effettuati in ogni esercizio sarà allegato al bilancio di assestamento.

Art. 5. Ai prelevamenti che si faranno dal fondo di riserva, di cui al n. 11 della tabella annessa alla presente legge, saranno applicabili le disposizioni della legge 17 febbraio 1884 (n. 2016), per la prelevazione di somme dal fondo annualmente stanziato per spese impreviste.

Art. 6. Sono abrogate le disposizioni vigenti che fossero contrarie alla presente legge.

Importo degli stanziamenti:

1. Lavori di completamento e consonsolidamento delle linee comprese nella tabella *A* della legge 24 luglio 1887, n. 4785:

1897-98 . . .	L. 1,000,000	
1898-99 . . .	» 1,000,000	
1899-900 . . .	» 2,000,000	
1900-901 . . .	» 3,000,000	
1901-902 . . .	» 2,143,706	
		L. 9,143,706

2. Tronchi in corso di costruzione o di liquidazione e lavori di completamento e consolidamento di quelli in esercizio delle linee comprese nella tabella *A* della legge 20 luglio 1888, n. 5550:

1898-99 . . .	L. 671,000	
1899-900 . . .	» 3,870,000	
1900-901 . . .	» 1,660,000	
1901-902 . . .	» 539,000	
		L. 6,440,000

3. Ampliamenti e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale:

1897-98 . . .	L. 1,791,544	
1898-99 . . .	» 1,892,000	
1899-900 . . .	» 800,000	
1900-901 . . .	» 300,000	
		L. 4,786,544

4. Ampliamenti di officine per la rete complementare:

1900-901 . . .	L. 1,000,000	
1901-902 . . .	» 1,000,000	
		L. 2,000,000

5. Materiale metallico d'armamento per i tronchi concessi alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo colla legge 2 luglio 1896, n. 260:

1898-99 . . .	L. 500,000	
1899-900 . . .	» 500,000	
1900-901 . . .	» 100,000	
		L. 1,100,000

6. Aumenti e migliorie del materiale rotabile e di esercizio della Rete principale in relazione ai bisogni della Rete complementare:

1897-98 . . .	L. 2,019,965	
1898-99 . . .	» 770,103	
1899-900 . . .	» 500,000	
1900-901 . . .	» 550,000	
1901-902 . . .	» 500,000	
		L. 4,340,068

7. Quote di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di quarta categoria concesse all'industria privata:

1897-98 . . .	L. 6,722,991	
1898-99 . . .	» 6,712,880	
1899-900 . . .	» 2,404,787	
1900-901 . . .	» 1,497,710	
1901-902 . . .	» 1,665,464	
		L. 19,003,832

8. Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari:

1898-99 . . .	L. 100,000	
1899-900 . . .	» 100,000	
1900-901 . . .	» 100,000	
1901-902 . . .	» 100,000	
		L. 400,000

9. Spese per il personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie;

10. Spese d'ufficio;

11. Somma di riserva per aumenti di liquidazione, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono, nonchè per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria:

1897-98 . . .	L. 3,304,543	
1898-99 . . .	» 2,000,000	
1899-900 . . .	» 2,000,000	
1900-901 . . .	» 2,000,000	
		L. 9,304,543

12. Annualità alle Società delle Ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per la costruzione dei tronchi concessi colle convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, n. 269;

1897-98 . . .	L. 4,517,000	
1898-99 . . .	» 5,000,000	
1899-900 . . .	» 5,000,000	
1900-901 . . .	» 5,000,000	
1901-902 . . .	» 5,000,000	
1902-903 . . .	» 5,000,000	
		L. 29,517,000

Totale generale L. 86,035,693

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia economica Pontassieve-Borgo San Lorenzo.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che, con talune avvertenze, sia, nei riguardi tecnici, meritevole di approvazione il progetto di massima presentato in data 12 febbraio 1897, del signor Amelio Franceschi per la costruzione di una ferrovia economica, a scartamento ordinario, da Pontassieve a Borgo San Lorenzo. La proposta ferrovia, il cui importo si fa ascendere alla somma di L. 3,159,779.13, misura la lunghezza di circa 32 chilometri, e sarà costruita secondo le modalità ed i suggerimenti dati dalla Commissione governativa per le ferrovie economiche del primo tipo, ad eccezione dell'armamento pel quale le rotaie avrebbero il peso di soli kg. 27.600 per metro corrente. Essa si svilupperà sempre in sede propria, con curve di raggio mai minori di m. 2.10 e pendenze quasi sempre inferiori all'otto per mille, ad eccezione di due brevi tratti di circa m. 600, l'uno presso la stazione di Dicomano, che raggiungerebbe l'11.32 per mille; l'altro al suo estremo, verso Borgo San Lorenzo ove salirebbe fino al 22 per mille. La nuova linea avrà 15 stazioni e comprenderà parecchie opere d'arte, fra cui due muri di sostegno, due brevi gallerie, due sotto-passaggi, 17 ponti con travate metalliche, di luce variabile da 10 a 60 metri, oltre ad altre opere minori. L'autore del progetto, ing. A. Franceschi, ha presentato istanza affinchè, della predetta linea, gli sia data la concessione della costruzione e dell'esercizio; colla sovvenzione di L. 3000 al chilometro, per la durata di anni 70.

><

I lavori ferroviari e portuali di Genova.

Il Consiglio Provinciale di Genova, dopo una lunga e vivissima discussione intorno al progetto di legge sui lavori del Porto e ferroviari, contemplati nella convenzione fra il Governo e il Municipio di Genova, approvò il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio fa voti perchè il progetto di legge presentato alla Camera in ordine ai lavori portuari e ferroviari di Genova, venga approvato al più presto possibile nell'interesse del commercio ».

><

Ferrovia economica funicolare tra i Bagni ed il Comune di Montecatini.

La Società Carlo Barbano e Comp., sedente in Genova, col mezzo della R. Prefettura di Lucca, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per potere completare la costruzione, a norma dell'art. 13 della legge 29 dicembre 1896, n. 561, ed aprire al pubblico esercizio la ferrovia economica funicolare tra i Bagni di Montecatini ed il Comune omonimo; ed ha all'uopo allegato alla istanza predetta l'occorrente progetto, intorno al quale possiamo fornire le seguenti notizie:

La spesa preventivata per l'esecuzione della linea ammonta a L. 220,000. La distanza orizzontale fra i due estremi della linea è di m. 10.30; la differenza di livello fra il punto di partenza e quello di arrivo è di m. 204.67; la pendenza media è del 19.87 per cento; la pendenza massima raggiunge il 38.50 per cento, e quella minima il 12 per cento. Il corpo stradale ha sede su terreni di proprietà della Società, ed è reso affatto indipendente dalle limitrofe proprietà mediante opportune opere d'arte, e libero di qualsiasi transito, anche a livello, ciò che ne renderà più sicuro l'esercizio.

Il piano del corpo stradale, al livello di posa delle rotaie, misura m. 3. Nel punto centrale, ove è proposto lo scambio delle due vetture, la larghezza del corpo stradale, su una lunghezza di 69.95, è di m. 5.60. Le opere di arte stabilite lungo la linea, sono le seguenti: viadotto in tre archi di m. 4 ognuno; viadotto in cinque arcate della luce ognuna di m. 6; viadotto in quattro arcate da m. 6 ognuna; cavalcavia di luce m. 3; sottovia di m. 2 di apertura; acquedotto di m. 0.50; acquedotto di m. 1.30. Tutte le opere d'arte sono munite di prospetto in ferro.

All'origine superiore della funicolare, come anche all'estremità inferiore sono stabiliti due fabbricati da servire ad uso stazione passeggeri con gli accessori occorrenti. Una terza stazione facoltativa è pure riservata, occorrendo in esercizio, nel punto mediano della linea, al sito di scambio delle due vetture.

Alla stazione superiore è annesso il fabbricato per la installazione: dell'argano di manovra della funicolare, della macchina motrice, delle caldaie a vapore, nonchè dei magazzini ed accessori per deposito dei materiali di consumo. Tutto il piano stradale è armato con binario di due rotaie Vignole, ma di tipo speciale, per servire al funzionamento dei freni di arresto annessi alle vetture; le rotaie sono di acciaio, della lunghezza di m. 10, dell'altezza di mm. 125 e del peso di kg. 23 per metro lineare; lo scartamento fra i bordi interni delle due rotaie del binario è di m. 1; i giunti cadono tutti su traverse e sono fatti con doppia stecca a corniera; le traverse dei giunti sono in acciaio ed hanno la lunghezza di m. 1.80, quelle intermedie sono di rovere; la distanza fra due traverse è di m. 1 da centro a centro; la massicciata è alta cent. 25; le rotaie sono fortemente fissate sulle traverse; ma l'armamento è inoltre fermamente fissato al suolo mediante appositi tiranti in ferro, immurati in dadi di muratura ad ogni tratto conveniente di strada, in relazione alla pendenza. Tutto il macchinario costituente l'apparecchio motore è posto nella stazione superiore della funicolare ed animato da una potente motrice a vapore, reso solidale agli altri meccanismi mediante albero d'acciaio e robuste ruote dentate. Il numero dei meccanismi e la loro disposizione è tale da rendere (indipendentemente dalle vetture, che sono pure munite di freni a mano ed automatici), impossibile ogni urto o qualsiasi altro incidente.

La fune di trazione, di sezione circolare, ha il diametro di mm. 28, ed è composta di tre pali di fili d'acciaio lucido fuso al crogiolo, avvolti ad un'anima di canape, che forma l'interno della fune stessa. La fune è garantita ad uno sforzo di rottura non inferiore a kg. 30,000.

Le vetture sono di speciale struttura e di forma speciale, onde poterle uniformare alla pendenza della linea, e renderle comode pei viaggiatori; la loro lunghezza è di m. 7.69 e la loro larghezza all'esterno, è di m. 2.10: hanno nell'interno tre scompartimenti eguali con sedili trasversali, capace, ogni scompartimento, di 8 persone; la parte esterna ed estrema di tali vetture è costituita da due piattaforme delle dimensioni di m. 1.40 × 2.10, capaci di otto posti ciascuna, cosicchè ogni vettura può contenere 40 persone, compreso il personale di servizio: le vetture sono munite di freno a mano e di freno automatico, il quale entra in funzioni per legge meccanica, e quindi in modo certo, ogni qualvolta diminuisce o viene meno la tensione della fune che regge la vettura.

><

Per la stazione ferroviaria di Siracusa.

Ci informano da Siracusa che quella Camera di Commercio ha instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici,

affinchè sia provveduto all'ampliamento della locale stazione ferroviaria, la quale sarebbe veramente insufficiente ai bisogni del traffico dei viaggiatori.

><

I mezzi di comunicazione fra i viaggiatori nei treni ed il personale di servizio.

Sappiamo che il Ministero del Commercio in Inghilterra ha nominato una Commissione coll'incarico di esaminare se i mezzi di comunicazione fra i viaggiatori nei treni ferroviari ed il personale di servizio della Società incaricata dell'andamento dei medesimi, attualmente in uso, sono efficaci, e, in particolar modo, se qualcuno dei sistemi di comunicazione in uso è talmente efficace da considerarsi che esso venga, in generale, adottato da tutte le Società ferroviarie.

A questo proposito ci consta che il Governo Britannico, per mezzo del suo ambasciatore a Roma, ha rivolto preghiera al nostro Governo affinchè voglia fornirgli informazioni circa i sistemi di comunicazione fra i veicoli ferroviari in uso sulle ferrovie italiane, e se tali sistemi sono applicati a tutti i treni, oppure solo a quelli destinati a percorrere considerevoli distanze senza fermarsi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al completamento della delimitazione stabile del tronco da Foligno a Falconara, nella linea da *Orte a Falconara*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 24,860;

2. La proposta per il rifacimento in acciaio di m. 2250 di binario, modello 1 ex Alta Italia sul tronco *Legnago-Lendinara*, con annesso preventivo di spesa di L. 14,230, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

3. La proposta supplettiva per la costruzione di un pozzo con tubi in cemento, per dotare di acqua potabile la fermata di Moltano, lungo la ferrovia da *Lecco a Camerlata*. Spesa occorrente L. 750;

4. La proposta pell'impianto di una fontanella di acqua potabile ad uso del pubblico, sotto la tettoia viaggiatori, in stazione di Peschiera, nella linea da *Milano a Venezia*. Spesa occorrente L. 280;

5. La proposta pel rifacimento in acciaio di metri 3579.41 di binario in ferro, modello 2 ex Alta Italia, fra le progressive 52.193.59 e 55.773 della linea *Pistoia-Pisa*. Spesa preventivata L. 21,500, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

6. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento della casa cantoniera al chilometro 41.680, della ferrovia da *Termoli a Campobasso*, con preventivo di spesa di L. 1800;

7. La proposta per la costruzione di una cisterna, della capacità di m. c. 7, per la cantoniera al chilometro 91.117, della linea da *Mantova a Legnago*. Spesa occorrente L. 1600;

8. La proposta per l'applicazione degli apparecchi completi per il riscaldamento a vapore, sistema Haag, a 57 carrozze, e per l'introduzione di alcuni miglioramenti negli apparecchi attualmente in opera. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 104,800;

9. La proposta per l'acquisto di un carrello completo, con motore elettrico, per trapano portatile e per l'impianto della relativa conduttura, nelle *Officine di Firenze*;

10. La proposta per il rifacimento in acciaio di due chilometri di binario, lungo la linea *Legnago-Rovigo-Chioggia*, armato in ferro, con rotaie del modello N. 1, ex Alta Italia, fra i chilometri 7442 e 9442. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 12,630, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

11. Proposta dei lavori occorrenti per il prolungamento e la sistemazione dei binari nella stazione di Bisceglie, lungo la ferrovia *Bologna-Otranto*. Spesa preventivata L. 17,420, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

12. Proposta dei lavori occorrenti per provvedere al rifacimento in acciaio, con rotaie da m. 12, del modello meridionale, di m. 3000 di binario fra i chilom. 32.411 e 35.411 della linea *Castelbolognese-Ravenna*. Spesa preventivata L. 16,360, escluso il valore del materiale metallico d'armamento.

><

Rescissione della Convenzione stipulata colla Società Agricola Cirio pel trasporto delle derrate alimentari dall'Italia all'estero.

Tanto l'Amministrazione della Mediterranea, quanto quella della Rete Adriatica, hanno rescisso la Convenzione esistente colla Società Agricola Cirio pel trasporto di derrate alimentari a piccola velocità accelerata, ed a vagone completo, dall'Italia all'estero e pertanto i trasporti cui trattasi consegnati dalla prefata Società dal 1° luglio corrente in avanti, sono considerati e tassati come quelli di qualunque altro speditore.

><

Per la ripartizione dei contributi comunali per la costruzione delle ferrovie Ofantine.

Ci scrivono da Melfi che quell'Amministrazione comunale, in omaggio ad un deliberato preso dal proprio Consiglio, ha presentato ricorso a Sua Maestà contro il riparto dei contributi messi a carico dei Comuni per la costruzione delle ferrovie Ofantine, eseguito della Giunta provinciale amministrativa di Potenza in seduta del 18 febbraio del corrente anno.

><

Per una stazione a Buddoso, lungo la linea Chilivani-Ozieri.

Ci informano da Sassari che quella Camera di Commercio ed Arti ha appoggiato presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una petizione del Comune di Buddoso per ottenere che il Comune medesimo venga dotato di una stazione sulla ferrovia secondaria Chilivani-Ozieri, in luogo della semplice fermata ora esistente, trattandosi di un paese di oltre 3000 abitanti e che sviluppa un abbastanza considerevole commercio di esportazione, specialmente per quanto riguarda il bestiame, tanto piccolo che grosso.

><

Istanza per un miglioramento delle comunicazioni fra Ancona e Firenze.

La Camera di Commercio ed Arti di Ancona ha fatto vive premure al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere un miglioramento nelle comunicazioni tra quel Capo-luogo di Provincia e Firenze, mediante una immediata coincidenza a Firenze tra il treno 68 ed il treno 743, la cui partenza da Faenza dovrebbe essere per conseguenza ritardata di circa due ore. Senza l'invocato miglioramento, il beneficio della linea più breve e meno costosa rimane frustrato.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato uno schema di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e Remigio Bellotto, per risarcimento di danni arrecati ai fondi di quest'ultimo, colla costruzione della ferrovia Parma-Spezia;

2. Che possano essere nuovamente dichiarate di pubblica utilità le opere necessarie per la costruzione dell'emissario del collettore di via Sant'Ambrogio, nell'abitato di Voghera, giusta la domanda all'uopo presentata dal Comune di Voghera;

3. Che possano essere dichiarate di pubblica utilità le opere relative alla conduttura dell'acqua potabile nell'abitato di Martirano, giusta il progetto 7 settembre 1892, della Società italiana per condotte di acque in Roma;

4. Che possa essere approvato il progetto 30 gennaio 1897, dell'Ingegnere capo dell'Ufficio del Genio Civile di Padova, pel sub-riparto fra i Comuni interessati del contributo per la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice, sotto l'osservanza della clausola contenuta nel voto 31 marzo 1897, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, relativa al modo di calcolare le quote riguardanti le distanze;

5. Che possa essere approvato un progetto della Mediterranea, relativo ai lavori di raddoppio dei binari al Bivio Torbella, fra le stazioni ferroviarie di Sampierdarena e di Rivarolo, pel collegamento diretto della linea merci di Sampierdarena al ponte Polcevera. Il preventivo della spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 181,634.36;

6. Che sia meritevole della superiore approvazione altro progetto della Mediterranea, per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Rosarno, lungo i tronchi da Ricadi a Gioia Tauro, nella ferrovia Eboli-Reggio, nonchè una convenzione stipulata col Comune di Rosarno, per la gratuita fornitura dell'acqua. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 17,800, ed all'esecuzione delle opere si provvederà mediante pubblici incanti.

— Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere:

a) Sulla domanda 14 maggio p. p., dell'Impresa Astrua, diretta ad ottenere una proroga di dieci mesi per il compimento dei lavori di costruzione del tronco Pergola-Acqualagna della ferrovia da Fabriano a Sant'Arcangelo;

b) Sul collaudo e sulla liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Baldassarre Francesco, pel consolidamento della trincea in frana al chilometro 195.900 della linea Eboli-Metaponto e sulle trattative in corso colla Ditta Vanzi Emilio, quale surrogata nei diritti dell'Impresa predetta.

c) Sull'applicazione, a riguardo delle Società esercenti ferrovie, delle disposizioni della legge 20 novembre 1859 sulle miniere, per quanto concerne l'impianto nelle stazioni ferroviarie di officine per la fabbricazione del gaz ricco da fornirsi ai treni viaggiatori;

d) Sulla proposta di rescissione del contratto stipulato colla Società Cooperativa dei braccianti di Forlì per la fornitura, il carico e lo scarico della ghiaia occorrente per la massicciata dei binari e pei piazzali della nuova stazione di Faenza.

— Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi un progetto dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, relativo all'impianto di un binario-tronco per le merci delle ultime classi nella stazione di Verolanova, assegnando per l'ultimazione dei lavori, pei quali è preventivata la spesa di L. 7335, il termine di un anno.

><

S. M. il Re al Capo Stazione principale di Torino.

L'egregio cav. Alfredo Nigra, Capo Stazione a Torino P. N., ha ricevuto, nei giorni scorsi, un dono Reale, consistente in un orologio d'oro, accompagnato da una lusinghiera lettera del generale Ponzio-Vaglia.

S. M. il Re ha voluto testimoniare al distinto funzionario il suo gradimento per la efficace e premurosa cura con cui disimpegnò il servizio dei treni Reali nella recente gita della Real Famiglia a Torino.

Ci congratuliamo vivamente coll'egregio amico nostro per questo segno di speciale considerazione, ben meritato dalla sua intelligente operosità.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

a) Alla proposta di estensione del beneficio della tariffa eccezionale n. 1006 ai trasporti di lignite, diretti alle stazioni di Treviso e di Vicenza, da applicarsi in via di esperimento per la durata di un anno;

b) Alla nuova convenzione conclusa colla Ditta Beniamino Laccetti, successa alla Ditta Russo e Laccetti, relativa alla concessione di cui fruiva quest'ultima per i suoi trasporti di grano;

c) Alla riduzione di prezzi proposta dalle due grandi Reti Mediterranea ed Adriatica per i trasporti di legno pitsch-pin da Genova e da Savona a Pino e da Venezia a Chiasso.

—

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la istanza di una Ditta di Brescia, intesa ad ottenere che venga istituita una tariffa locale per il trasporto dei cilindri di ghisa per laminatoi, greggi e torniti, di peso fino a 10 tonnellate per collo, in partenza da Brescia per qualsiasi destinazione, segnandoli alla 5ª classe delle merci a piccola velocità, coll'aumento del 20 0|0 per cilindro di peso superiore alle 10 tonnellate e fino alle 20 tonnelltate, senza garanzia per le avarie.

La Ditta interessata ha fatto rilevare che essa ha attualmente un traffico annuale di 700 tonnellate, che potrebbe aumentare per effetto delle agevolazioni di tariffa, con vantaggio anche dell'Amministrazione ferroviaria, la quale vedrebbe affluire alle sue linee una massa considerevole di trasporti; mentre ora gran parte dei medesimi viene inoltrato per altre vie concorrenti.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha emesso il suo parere sui seguenti affari:

Proposta della Società Adriatica per condono della multa inflitta alla Ditta Fratelli Diatto di Torino per la ritardata consegna di 20 carrozze di terza classe;

Proposta della Società del Mediterraneo per accordare un compenso extra-contrattuale all'impresa Cerini Giovanni di Ventimiglia a tacitazione di ogni sua domanda per i lavori di ricostruzione del quarto di cono a monte verso Genova del ponte sul torrente Armea fra le stazioni di Taggia e San Remo della linea Genova-Ventimiglia;

Proposta della Società Adriatica, da approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, per il rialzamento della livelletta nel tratto fra i km. 266.237 e 267.309 della linea Bologna-Otranto;

Progetto presentato dalla Società Adriatica, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, per la deviazione tra i km. 49.927 e 50.267 della linea Macerata-Albacina, in corrispondenza del Vallone Acquaceci per una spesa di L. 50,000;

Atti di amichevole componimento di diverse questioni vertenti fra il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e la Società esercente la Rete del Mediterraneo, in ordine alla competenza passiva delle spese incontrate sulla Rete per N. 55 lavori.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Nei giorni scorsi è stato pubblicato il progetto di decreto concernente il sussidio del Cantone di Vaud per il traforo del Sempione, che sarà sottoposto ad una sessione straordinaria del Gran Consiglio. Esso autorizza il Consiglio di Stato ad impegnare il Cantone all'impresa del Sempione con un sussidio di 4 milioni di franchi, il cui pagamento si effettuerà coll'emissione di un prestito di fr. 3,250,000, i rimanenti franchi 730,000 si otterranno al mezzo dell'abbandono alla Società Giura-Sempione dei diritti che il Cantone vanta verso di questa.

Nuova ferrovia elettrica a Genova. — L'ingegnere Domenico Sertorio si è fatto promotore d'una sottoscrizione fra gli abitanti della zona di Castelletto per chiedere al Municipio la concessione dell'impianto d'una tramvia a dentiera a trazione elettrica dal piede della salita San Gerolamo alla spianata del Castelletto.

E' ormai riconosciuto il bisogno che hanno le alture di Castelletto di avere un comodo mezzo di comunicazione, diretta ed economica, col centro della città.

La funicolare di Sant'Anna non può soddisfare a questa necessità a motivo della distanza della sua stazione d'arrivo da Castelletto, in modo che il beneficio che si ha, di superare con comodità il forte dislivello, resta annullato dal tempo richiesto per percorrere a piedi il lungo tratto di circonvallazione posto fra la predetta stazione ed il Castelletto.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 giugno 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,838,062.99, con un aumento di lire 148,993.22 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno 1897 si ragguaglia a L. 50,628,431.95 e presenta un aumento di lire 3,912,855.40 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 giugno 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,522,728.63, con una diminuzione di lire 6160.10 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1897 si ragguaglia a L. 129,891,753.99, presentando un aumento di L. 1,791,678.58 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Tramvia Castano-Gallarate. — Domenica scorsa ebbe luogo, come avevamo preannunciato nel N. 26, l'adunanza dei Sindaci dei Comuni interessati per la costruzione di un tronco di tramvia Castano-Gallarate.

Il percorso di questa sarà di 14 km. circa, parte su strada provinciale e comunale e parte su sede propria.

La spesa è stata preventivata, dal progettista ing. Scotti, in L. 250 mila, tutto compreso, intendendosi acquistare il materiale mobile usato, essendo stato offerto a vantaggiose condizioni, almeno così si disse.

La discussione fu lunga, animata, ma non sempre concorde. Dove tutti erano unanimi fu nel volere ad ogni costo costruita questa tramvia, anche se all'atto pratico tutte le belle illusioni, delle quali la gran parte dei convenuti erano pieni, si avessero a tradursi in una completa disillusione.

Si votò un ordine del giorno nel quale si fa plauso a questa iniziativa, dando largo mandato al Comitato provvisorio di fare le pratiche occorrenti per l'effettuazione del progetto.

Senonchè, a questo punto, sorse a parlare il signor Augusto Berretta di Milano, per domandare alcune spiegazioni. Egli disse esservi un progetto di tramvia Pavia-Abbiategrasso-Gallarate, e che il progettista, ing. Pietro Farina di Milano, aveva già avute le adesioni scritte dai Sindaci di tutti i 24 Comuni, nei quali sono compresi precisamente anche tutti quelli che ora aderiscono al tronco Castano-Gallarate. Aggiunse che non pochi rappresentanti dei Comuni avevano anche promesso all'ing. Farina una certa somma di concorso.

Assicurò l'assemblea che il progetto Farina è stato studiato seriamente da due Società estere, composte di banchieri, le quali sono pronte a venire in Italia ed eseguirne la costruzione con capitali loro proprii.

Anzi, le cose sarebbero molto più inoltrate se i Comuni od il Comitato provvisorio, avessero trovato modo di fare l'espropriazione della strada occorrente pel passaggio della tramvia stessa, essendo questa la condizione *sine qua non* messa avanti dalle due Società suddette.

Si augurò che i due Comitati provvisori per i due tronchi di tramvie abbiano ad affiatarsi, fondersi e lavorare assieme pel trionfo del progetto Farina, come quello più completo e più sicuro di buona riuscita.

Tale idea venne condivisa dagli astanti.

Tramvie elettriche di Milano. — In questo mese principieranno i lavori di sistemazione e di posa dei nuovi binari per le tramvie elettriche in piazza del Duomo. Come è noto, secondo il progetto approvato, i nuovi binari non saranno posti, come ora, in modo da far capo alle diverse linee nel solo angolo della piazza verso via Torino ma verranno invece distribuiti lungo un quadrilatero rialzato nel centro della piazza attorno al monumento a Vittorio Emanuele.

Non appena tali lavori saranno compiuti, ciò avverrà al principio d'agosto, sarà messa in attività la linea della stazione centrale, la cui sistemazione è pressochè compiuta.

Sono pure incominciati i lavori di posa dei binari in corso S. Celso, e, quanto prima, si principieranno quelli per la porta Monforte, tutte linee queste che dovranno funzionare entro l'anno corrente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie del Belgio. — *Linea da Anversa a Gand e da Gand ad Eecloo.* — Il *Moniteur Belge* pubblica la legge sanzionante il riscatto, per parte dello Stato, delle concessioni delle ferrovie da Anversa a Gand e da Gand ad Eecloo.

— *Linea vicinale Hoogstraeten-frontiera olandese verso Rysbergen.* — La Società Nazionale delle Ferrovie vicinali è stata dichiarata concessionaria della linea Hoogstraeten-frontiera olandese verso Rysbergen. Lo Stato interverrà per 270,000 franchi nella formazione del capitale nominale e si libererà per mezzo di 90 annualità di 9450 franchi ciascuna.

Ferrovie Francesi. — Ecco lo specchio dei prodotti di esercizio delle ferrovie francesi di interesse locale durante gli anni 1896 e 1895 (cifre provvisorie):

Designazione	Lunghezza esercitata al 31 dicembre	Prodotti	Prodotti per giorno-chilom.
Anno 1896.			
Con garanzia dello Stato:			
Economiche	894	3,665,354	11
Dipartimentali . . .	529	1,355,433	9
Altre Compagnie . . .	2,836	9,734,886	10
Senza garanzia dello Stato:			
Compagnie diverse . .	1,241	10,108,335	22
Totali e medie . . .	4,077	19,843,221	14
Tramways per viaggiatori e merci con garanzia:			
Totali e medie . . .	1,233	3,465,398	8
Tramways per viaggiatori e merci senza garanzia:			
Totali e medie . . .	311	4,035,547	39
Tramways per viaggiatori, bagagli e merci:			
Totali e medie . . .	179	3,982,242	81
Tramways per soli viaggiatori, dipartimento della Senna:			
Totali e medie . . .	344	29,280,813	217
Tramways per soli viaggiatori, altri dipartimenti:			
Totali e medie . . .	533	19,228,824	101
Totali generali e medie generali	2,600	57,992,824	65
Anno 1895.			
Con garanzia dello Stato:			
Economiche	894	3,568,561	11
Dipartimentali . . .	503	1,290,563	7
Altre Compagnie . . .	2,677	9,019,776	9
Senza garanzia dello Stato:			
Compagnie diverse . .	1,231	9,871,340	32
Totali e medie . . .	3,908	18,891,116	13
Tramways per viaggiatori e merci con garanzia:			
Totali e medie . . .	1,064	2,916,114	8
Tramways per viaggiatori e merci senza garanzia:			
Totali e medie . . .	267	3,648,915	40
Tramways per viaggiatori, bagagli e merci:			
Totali e medie . . .	141	2,786,634	58
Tramways per soli viaggiatori, dipartimento della Senna:			
Totali e medie . . .	344	25,618,137	205
Tramways per soli viaggiatori, altri dipartimenti:			
Totali e medie . . .	513	17,880,560	99
Totali generali e medie generali	2,329	52,850,360	67

Ferrovie Germaniche. — *Apparecchio per la ventilazione dei vagoni.* — È stato provato con successo sulla linea di Hannover a Colonia un apparecchio per la ventilazione dei vagoni: esso utilizza lo spostamento d'aria causato dal treno, e serve a far penetrare in un compartimento un volume di aria filtrata, sufficiente a rinnovarla continuamente: produce inoltre nello stesso ambiente una piccola pressione, la quale impedisce l'entrata del fumo e della polvere, dalle porte e dalle finestre.

Ferrovie Austriache. — *Risultati dell'esercizio 1896.* — Il Ministro delle Ferrovie Austriache ha pubblicato il rapporto dell'esercizio di tutte le ferrovie principali, secondarie e vicinali durante l'anno 1896.

La lunghezza totale della rete comprendeva 16,587 chilometri, di cui 7301 chilometri nelle linee dello Stato. Il capitale di tutte queste Compagnie rappresentava 2683,4 milioni di fiorini, di cui 1118,29 milioni per le linee dello Stato. Si trasportarono 106,442 milioni di persone e 93,878 milioni di tonnellate di merci. I prodotti si sono elevati a 247,63 milioni di fiorini, con un utile netto di 101,7 milioni.

L'aumento del traffico nei 24 ultimi anni è assai notevole. Nel 1876 si trasportarono 32,56 milioni di persone e 38,47 milioni di tonnellate di merci; nel 1895, 106,44 milioni di persone e 93,85 milioni di tonnellate di merci. Il transito dei viaggiatori è dunque aumentato del 230 0|0; quello delle merci del 145 0|0.

Ferrovie Russe. — *Progetto di una nuova linea tra la Russia ed i Balcani.* — Il giornale *Ouskok*, di Pietroburgo, annunzia lo studio di un progetto di ferrovia russo-montenegrina, che partirebbe da Antivari, passerebbe per Cettigne, la vecchia Serbia, Nich, Cladovo (Rumenia) e raggiungerebbe la ferrovia russa di Bessarabia. Questa linea, che permetterà una rapida comunicazione tra la Russia e i paesi balcanici, faciliterà l'indipendenza economica di questi, ed assicurerà loro uno sbocco in Russia in caso di conflitto coll'Austria-Ungheria. Nello stesso tempo la Russia troverà uno sbocco diretto sull'Adriatico e sul mar Egeo. E' notevole il fatto che la linea progettata non attraversa il territorio austro-ungherese.

Notizie Diverse

Nuova Società industriale. — Si è recentemente costituita in Locarno la Società anonima Italo-Svizzera di elettricità, con un capitale di fr. 400,000 diviso in 1600 azioni. Questa Società si è costituita, col concorso di un importante Istituto di credito svizzero, con la trasformazione della Ditta ing. Carlo Pugni, in moratoria, esercente l'industria degl'impianti elettrici in diverse città italiane.

La nuova Società ha pure emesso 1200 obbligazioni di fr. 500 fruttanti 20 franchi all'anno.

Linea telefonica Lecco-Milano. — Nei giorni scorsi fu a Lecco il Direttore della Società telefonica di Milano, per la scelta della località più conveniente in quel Comune, ove impiantare la stazione centrale di Leccò. Anche le ultime divergenze di forma tra la Società telefonica ed il Governo sono ormai appianate, per cui si ritiene che la firma della concessione della linea telefonica Milano-Lecco sarà imminente.

La navigazione nei porti della Germania. — Da una statistica di recente pubblicazione, relativa al movimento del traffico nei porti tedeschi nel 1895, rileviamo che il numero dei bastimenti entrati e sortiti in quell'anno fu di 133,830, e la complessiva quantità di merci trasportate ascese a 30,468,749 tonnellate, con una diminuzione di 9,588 bastimenti e di 1,262,142 tonnellate in confronto all'anno precedente.

A venti anni di distanza, nel 1875, il movimento totale del traffico nei porti germanici era rappresentato da soli 87,558 bastimenti e da 12,722,710 tonnellate di merci trasportate. Si ha quindi nel ventennio un aumento del 52 8 0|0 per le navi e del 139.5 0|0 nelle merci trasportate.

Questo aumento del traffico marittimo è in gran parte dovuto allo sviluppo della navigazione a vapore. Mentre nel 1875 non si contavano che 17,189 vapori stazzanti 7,182,061 tonnellate, ve ne erano nel 1895 N. 65,970 con un tonnellaggio di 26,124,133 tonnellate.

Il sistema metrico decimale al Messico. — Per decreto del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio del Messico, dal 16 settembre p. v. sarà obbligatorio in quella Repubblica il sistema metrico decimale internazionale di peso e misura.

Una circolare poi del predetto Ministero avvisa gli importatori esteri che, prima di mettere in commercio i loro prodotti, devono presentare all'ufficio di pesi e misure, stabilito nel palazzo nazionale a Messico (città), un campione di ogni articolo di misura o peso per essere controllato,

ed al caso regolato, servendo poi di base per la fabbricazione, ciò per non vedere respinte le commissioni al loro arrivo ai porti messicani.

Del resto, i Consoli accreditati in Italia possono fornire schiarimenti agli interessati.

Un treno sequestrato. — Ad Agen avvenne un fatto che merita di essere notato. L'usciere di quella città sequestrò alla stazione il treno viaggiatori 106 al suo arrivo da Toulouse, alle ore 8.48.

Il sequestro fu operato dietro domanda di certo signor Conquiret, commerciante a Coudom, verso il quale la *Compagnie du Midi* era debitrice di 26,600 franchi, ch'essa ricusava di pagare.

La sorpresa dei viaggiatori si può immaginare; essi temevano di non poter proseguire il viaggio, quando giunse il capo stazione signor Brindel, il quale pagò all'usciere la somma dovuta dalla Compagnia ed il treno potè proseguire con oli pochi minuti di ritardo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — (Seduta del Comitato, 9 luglio). — Colla Impresa Tazzini Giuseppe di Napoli, per appalto lavori di ampliamento della stazione di Potenza in dipendenza dell'innesto della linea Rocchetta Melfi-Potenza;

Colla Impresa Allegri, Lazzeri e C. di Firenze, per costruzione muraglioni per difendere dal mare la linea Genova-Spezia fra le progressive 34.157 e 34.210;

Colla Impresa Pileo Costantino, per riordino locali nel fabbricato uffici, e costruzione officina nella rimessa locomotive, ecc., in stazione di Milano Centrale;

Colla Ditta Testore Giuliano di Torino, per fornitura di 700 cuscinetti di bronzo lavorati per assi di veicoli;

Colla Ditta Giani Giuseppe di Torino, per fornitura di 1000 cuscinetti di bronzo lavorati per assi da veicoli;

Colla Unione venditori punte nazionali di Milano, per fornitura di Cg. 50,000 di brocche di filo ferro;

Colla Ditta Papa Francesco di Sarzana, per appalto lavori occorrenti per l'innesto provvisorio della diramazione di S. Stefano presso la stazione di Sarzana e per l'impianto di due binari morti.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Municipio d'Aosta (21 luglio). — Scade il tempo utile per l'appalto dei lavori di costruzione del fabbricato scolastico. Importo L. 160,000. Cauzione L. 15,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (22 luglio, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del primo tratto del terzo tronco della Provinciale di seconda serie, numero 40 dall'abitato di S. Martino in Pensilis al R. Tratturo presso il Cimitero di quel Comune (metri 2327). Importo ridotto L. 73,637.67 (ribasso ottenuto 27.88 0[0).

Municipio di Torino (22 luglio, ore 14, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione delle nuove fabbriche per l'ampliamento della Regia Scuola d'Applicazione degli Ingegneri. Importo L. 65,000. Cauzione provvisoria L. 1300.

Municipio di Bordighera (27 luglio, ore 10, seconda asta per deserzione primo incanto). — Appalto per la costruzione di una traversa dalla via Vittorio Emanuele alla via Romana. Importo lire 41,500. Cauzione provvisoria L. 2000. Fatali 11 agosto, ore 17.

Deputazione Provinciale di Alessandria (27 luglio, ore 13, prima asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Borbera presso Rocchetta Ligure, lungo la strada provinciale Serravalle Albera. Importo L. 86,700. Cauzione L. 4000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Delianova (29 luglio, ore 10, prima asta). — Appalto delle opere di conduttura delle acque potabili. I lavori consistono nella raccolta delle acque potabili scaturenti dalle sorgive Cotripa e Cirello, in quel di Delianova, e la loro conduttura forzata in tubi di ghisa fino all'abitato, con un percorso complessivo di circa quattro chilometri, nonchè l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la sostituzione della tubolatura di ghisa a quella di argilla esistente per le fontane del quartiere Pedavoli per la condotta forzata delle acque potabili e per la sistemazione delle fontane stesse. Importo L. 42,877.79. Cauzione provvisoria L. 1160. Fatali 23 agosto, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (2 agosto, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti al completamento del quarto tronco della strada provinciale, n. 14, compreso fra il ponte di ferro sul Volturno della Nazionale, di Alfedeno ed il confine con la Provincia di Caserta (metri 15,246.83). Importo ridotto L. 169,553.93.

Prefettura di Genova (2 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia metallica con chiusure scorrevoli e relative opere murarie sulla calata degli Zingari nel Porto di Genova. Importo L. 77,000. Cauzione L. 6000.

CONCORSI.

Municipio di Marsala. — Il tempo utile per la presentazione del progetto per la costruzione in Marsala di un pubblico macello e della stradella d'accesso, fu prorogato al 31 luglio corr.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Costruzioni Navali — Taranto — (21 luglio, ore 10, prima asta). — Fornitura di oggetti di bronzo e di ottone lavorati. Importo L. 60,000. Cauzione L. 6000. Fatali 3 agosto, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 3	Luglio 10
Azioni Ferrovie Biella	L. 502	502
» » Mediterranee	» 544	537
» » Meridionali	» 704	699
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	385
» » » (2ª »)	» 357	357
» » Secondarie Sarde	» 278	278
» » Sicule	» 611	611
Buoni Ferrovie Meridionali	» 536	538
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	L. 300.50	299
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 320	325
» » Gottardo 4 %	» 101.20	101
» » Mediterranee 4 0[0	» 485	509
» » Meridionali	» 313	313
» » Meridionali Austriache	» 395.50	395.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307.50	307.50
» » » 2ª emiss. »	291.50	292
» » Pontebba	» 471.50	471
» » Sarde, serie *A*	» 301	301
» » » serie *B*	» 299	299
» » » 1879	» 304	304.50
» » Savona	» 320	325
» » Secondarie Sarde	» 449	451
» » Sicule 4 0[0 oro	» 485	485
» » Tirreno	» 480	480
» » Vittorio Emanuele	» 331.50	332

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia di Cuneo. — La *Gazzetta Ufficiale* del 6 corrente, n. 155, pubblica la distinta delle obbligazioni sorteggiate il 15 giugno ultimo scorso.

Ferrovia Caprino-Garda. — Dal 1° luglio vengono rimborsate le obbligazioni delle Serie 2969 state estratte.

Tramways di Livorno. — Pagamento della cedola n. 1 in fr. 10.

Tramways di Torino. — Pagamento della cedola n. 27 in franchi 12.50.

Ferrovia d'Ivrea. — Dal 26 corr. sarà pagata la cedola n. 78 in L. 12.50.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 30 Giugno 1897. — 36ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Diffrenze
Chilometri in esercizio	4608	4407	+ 201	1101	1291	— 190
Media	4509	4407	+ 102	1199	1256	— 57
Viaggiatori	1,299,660 94	1,306,224 16	— 6,563 22	79,443 01	90,298 57	— 0,855 56
Bagagli e cani	51,959 14	54,866 92	— 2,907 78	1,701 02	1,977 06	— 276 04
Merci a G.V. e P.V. acc.	350,674 58	343,550 21	+ 7,124 37	18,580 36	14,530 86	+ 4,049 50
Merci a P. V.	1,645,637 80	1,646,838 87	— 1,201 07	75,071 78	70,602 08	+ 4,469 70
TOTALE	3,347,932 46	3,351,480 16	— 3,547 70	174,796 17	177,408 57	- 2,612 40

Prodotti *dal 1° Luglio 1896 al 30 Giugno 1897.*

Viaggiatori	47 481,818 13	47,741,778 83	— 259,960 70	3,036,542 94	2,977,952 07	+ 58,590 87
Bagagli e cani.	2,422,196 45	2,339,103 78	+ 83,092 67	93,173 32	84 220 38	+ 8,952 94
Merci a G.V. e P.V. acc.	12,204,185 89	11,825,738 92	+ 378,446 97	570,400 71	537,256 28	+ 33,144 43
Merci a P. V.	61,471,712 36	60,146,180 53	+1,328,531 83	2,611,724 19	2,450,844 6[illegible]	+ 160,879 57
TOTALE	123,579,912 83	122,049,802 06	+1,530,110 77	6,311,841 16	6,050,273 [illegible]	+ 261,567 81

Prodotto per chilometro.

della decade	726 55	760 49	— 33 94	158 76	137 [illegible]	+ 21 34
riassuntivo	27,407 39	27,694 53	— 287 14	5,264 25	4,817 0[illegible]	+ 447 15

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 18ª Decade — dal 21 al 30 Giugno 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	995,897.39	42,3[illegible]6.75	385,857.19	1,188,061.75	9,079.8[illegible]	2,621,202.93	4,248
1896	1,040,312.78	49,235.43	359,085.72	1,029,568.26	8,895.3[illegible]	2,487,097.54	
Differenze nel 1897	— 44,415.39	— 6,928.68	+ 26,771.47	+ 158,493.49	+ 184.5[illegible]	+ 134,105.39	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	17,973,053.93	925,685.15	5,528,049.92	22,313,673.49	183,263	46,923,726.38	4,248
1896	17,195,091.16	919,068.78	5,223,470.09	19,905,139.13	210.028	43,452,797.80	
Differenze nel 1897	+ 777,962.77	+ 6,616 37	+ 304,579.83	+ 2,408,534.36	— 26,765	+ 3,470,928.58	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	71,106.40	1,561.35	35,205.21	107,996.45	[illegible].65	216,860.06	1,377
1896	69,473.41	1,924.20	30,336.41	99,217.59	1,[illegible].62	201,972.23	
Differenze nel 1897	+ 1,632 99	— 362 85	+ 4,868.80	+ 8,778.86	— [illegible].97	+ 14,887.83	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1897	1.165,450.04	25,988.23	432,157.70	2,058,447.74	221.86	3,704,705.57	1,377
1896	1,096,953.68	24.822.10	386,038.06	1,728,572.46	202.45	3,262,778.75	
Differenze nel 1897	+ 68,496.36	+ 1,16[illegible].13	+ 46,119.64	+ 329,875.28	— 30.59	+ 441,926.82	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOT RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'a precedente	Differenza nel 1897
504.54	478.06	+ 26.48	9,021.37	8,323.98	+ 697.39

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1894.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1894		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3273	30211	2186	22491
Francia	1416	7194	1630	12294	2836	23735	1420	16541
Belgio	359	1728	513	4237	746	5871	387	4143
Germania	63	105	260	1189	3623	23947	3560	23842
Austria-Ungheria	4	32	21	334	381	4593	377	4561
Russia	64	51	84	91	674	3225	610	3174
Italia	11	35	49	309	317	2066	306	2031
Olanda	59	208	379	2003	574	3086	515	2878
Spagna	3	—	3	—	24	169	21	169
Svezia Norvegia	1	6	1	6	23	439	22	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia	94	153	200	1342	1322	15683	1228	15530
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	25972	345810	22537	333540
Svizzera	—	—	—	—	491	4057	491	4057
Rumenia	—	—	—	—	101	534	101	534
Persia	—	—	—	—	4	28	4	28
Congo	—	—	—	—	5	49	5	49
Repubblica Argentina	—	—	—	—	54	711	54	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale	6602	29562	13023	80802	40476	464341	33874	434779
Freni non automatici	2637	11788	2755	9992	2747	8923	468653	
	9239	41350	15778	90794	43223	473264	I freni non automatici vanno diminuendo e sono sostituiti dai freni automatici.	
Totale generale	50589		106572		516487			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 65	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Lyon (Buffet) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 38 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

Ing. M. BONELLI
LA CONCIMAZIONE RAZIONALE
dedotta dai risultati sperimentali

Tomo Primo: Gli Elementi della Fertilità. Un vol. in-12° di circa 200 pag. e tabelle.
Tomo Secondo: Le Piante e il Suolo. 1 vol. in-12° di circa 450 pag. con figure grafiche.
Prezzo dei due volumi L. **8**.

TITO POGGI
I PRINCIPII FONDAMENTALI
DELLA
CONCIMAZIONE
e la coltivazione cosidetta siderale
Seconda edizione interamente rifatta
Un vol. in-12°, 1897. L. **1.25**.

CHARLES SÉE
AIDE-MÉMOIRE DE POCHE
DE
L'ARCHITECTE
ET DE
l'Ingénieur Constructeur
pour le calcul des constructions
Un vol. in-12° avec 82 fig., 1897, relié. L. **5**.

A. MINET, Ingénieur
L'ALUMINIUM
Deuxième Partie:
Applications - Alliages nouveaux.
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte. L. **5**.
Première Partie: *Fabrication - Emploi.*
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte, 1896. L. **5**.

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

Pel Direttore Proprietario responsabile

ANNO XXX. Sabato, 17 Luglio 1897 NUM. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

FERROVIA DEL GOTTARDO

Venticinquesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1896, all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 giugno 1897.

(Traduzione del *Monitore*).

(Continuazione — Vedi Num. 26 e 27).

3. — *Secondo binario delle sezioni di pianura.*

a) Fluelen-Erstfeld.

Oltre alle espropriazioni menzionate nel nostro ultimo rapporto, noi abbiamo ancora acquistato, sulla base di contratti amichevoli, 3 lotti di una superficie di 6843 metri quadrati che importano la spesa di fr. 17,411.10; i 10 casi di espropriazioni che dovettero deferirsi alla Commissione federale di estimo, non furono oggetto di nessun ricorso, dimodochè noi siamo venuti in possesso di 7 altri lotti di una superficie di 4641 mq. per il prezzo di fr. 7265.55.

I lavori sono stati spinti in tal modo che il servizio regolare potè cominciare sul nuovo binario:

Tra Fluelen ed Altdorf, il 26 luglio;

Tra Altdorf ed il ponte del Schaechenbach il 2 agosto;

Tra il ponte del Schaechenbach e quello della Stille Reuss, il 23 agosto e da quest'ultimo ad Erstfeld l'11 ottobre.

A misura che i lavori avanzavano, si era sospeso il servizio sulla via primitiva, affine di procedere al rinforzamento della superstruttura (aumento del numero delle traverse quanto dei ponti metallici).

La trasformazione delle teste dei binari nelle stazioni come l'apparecchio di concentrazione degli aghi ad Altdorf una volta terminata, la sezione è stata aperta a doppio binario, cioè il tronco Fluelen Altdorf il 15 novembre e quello da Altdorf-Erstfeld il 6 dicembre.

Effettivo degli operai nel 1896.

Totale delle giornate degli operai	47,910
Giorni lavorativi utili	286
Cifra media degli operai per giorno lavorativo .	168
Massimo della media mensile degli operai per giorno (aprile)	234

b) Biasca-Bellinzona.

In ciò che concerne il tronco Biasca-Osagna, i lavori sono stati spinti con una tale attività che il nuovo binario potè essere aperto alla circolazione il 16 febbraio; si sospese pure il servizio sull'antico binario per poter procedere al rinforzamento della superstruttura e dei ponti metallici. L'esercizio a doppio binario ha cominciato il 19 aprile sul tronco Osogna-Clarò-Castione-Bellinzona ed il 31 maggio su quello da Biasca ad Osogna.

Effettivo degli operai nel 1896.

Totale delle giornate degli operai	12,930
Giornate lavorative utili	139
Cifra media degli operai per giorno lavorativo .	93
Massimo della media mensile degli operai per giorno (febbraio)	149

Il conto di questi lavori è terminato ed il conto di costruzione chiuso; ne diamo qui sotto le cifre principali:

Costo del secondo binario Biasca-Bellinzona.

	Preventivo	Conto effettivo
A. Direzione tecnica . . .	47,000	38,692.95
B. Espropriazioni	7,000	5,072.40
C. Infrastruttura	612,000	480,044.19
D. Superstruttura	627,000	598,191.83
E. Impianti meccanici . . .	30,000	37,472.28
F. Telegrafia di servizio . .	1,000	5,770.57
G. Chiusura della linea . .	2,000	2,165.60
H. Inventario	3,000	—
I. Indennità in caso d'accidente	1,000	22.23
Totale	1,330,000	1,167,432.05
Più interessi di costruzione .	70,000	78,082.70
Totale	1,400,000	1,195,514.75

Il costo reale è dunque inferiore di fr. 204,485.25 o del 13 0[0 alla somma preventivata; la differenza in meno si porta sull'infrastruttura. Questo risultato favorevole è dovuto alle misure prese dalla direzione tecnica per l'aggiudicazione dei lavori a piccoli lotti e con termini sufficienti per il compimento. In ciò che concerne le rubriche in cui il preventivo è stato superato, noi faremo rimarcare che il costo degli impianti meccanici (cap. E) comprende pure le spese d'estensione degli apparecchi di con-

centrazione degli aghi a Biasca e che nel costo indicato per la telegrafia di servizio (cap. F) figura pure il costo d'una linea telefonica tra le stazioni e le case di guardia del tronco Biasca-Bellinzona, lavoro che fu ordinato posteriormente e che fu eseguito simultaneamente col secondo binario.

4. — *Diramazioni Lucerna-Immensee e Zoug-Goldau.*

Nel nostro rapporto di gestione del 1895 abbiamo detto che, contrariamente alla nostra proposta (1° giugno 1897), il Consiglio federale aveva fissato il 1° ottobre 1896 come data *di compimento e della messa in esercizio della linea Zoug-Goldau*, che le prestazioni compiute fino allora erano fuori di proporzione con questo termine abbreviato e che non si poteva pensare ad osservare quest'ultimo. In data del 24 luglio abbiamo per conseguenza sottoposto al Consiglio federale una nuova domanda motivata tendente a che il termine di compimento della detta sia fissata al 1° giugno 1897, domanda a cui fu data ragione con decreto 12 settembre. In quanto all'avanzamento dei lavori nel 1896, abbiamo da segnalare i fatti seguenti:

a) Lucerna-Immensee.

Le espropriazioni sono quasi terminate; noi abbiamo pagati i prezzi di acquisto indicati nei 4 preavvisi forniti nel 1895 dalla Commissione d'istruzione del Tribunale federale (3 casi nel comune di Lucerna ed un quarto in quello di Meggen). I 12 preavvisi della Commissione di istruzione ed il giudicato del Tribunale federale che mancavano ancora alla fine del 1895, sono stati successivamente formulati nel 1896 e le conclusioni furono eseguite.

Le espropriazioni del 1896 sono in tutto 29 lotti di una superficie di 131,012 metri quadrati importanti una spesa di fr. 274,877.

I *lavori di infrastruttura della via*, i *tunnels* e l'armamento dei *ponti metallici* sono stati così attivamente spinti sopra tutta l'estensione della sezione che queste diverse operazioni erano nella maggior parte terminate alla fine dell'esercizio, per quanto si abbiano dovuto superare, in certi punti, delle difficoltà impreviste, fra le quali bisogna citare in primo luogo un movimento di terreno assai considerevole che si era prodotto nella trincea d'approccio sud del tunnel di Lerchenbuhl e che necessitò un cambiamento di tracciato sopra una lunghezza di 500 m., il prolungamento di 44 metri del detto tunnel, come pure molti lavori di consolidamento e misure simili; l'esecuzione di questo tronco è stata dunque un po' in ritardo in rapporto alle altre.

In ciò che concerne il *ballast* si dovettero pure prendere delle disposizioni speciali, attesochè le vicinanze della linea non forniscono che pochissimo materiale utilizzabile. Il ballast è preso in gran parte dai depositi di . . . . della Muotta a Brunnen e condotto per acqua ad un punto vicino della linea, donde è ripartito sulla sezione per mezzo di vagoncini rimorchiati da una locomotiva.

La *fornitura delle rotaie, delle traverse* e *degli accessori* è cominciata in settembre sui depositi della stazione di raccordamento di Immensee donde si procedette, verso la fine di ottobre, alla *posa del binario*. La ripartizione del materiale si fece anche qui con dei vagoncini rimorchiati da una locomotiva sopra un binario provvisorio. Alla chiusura dell'esercizio, la posa del binario era terminata sopra una lunghezza di 8000 metri, cioè da Immensee a Meggen.

I *fabbricati* delle due stazioni (Meggen e Kussnacht) e le 6 case di guardia della sezione sono state aggiudicate nel mese di marzo e, salvo qualche lavoro di compimento all'interno, erano terminate alla fine dell'anno.

Nel 1896 ebbe luogo l'aggiudicazione degl'*impianti meccanici* (aghi, ponti-bascule, segnali, apparecchi di concentrazione degli aghi, ecc.), come pure l'esecuzione dei lavori di *chiusura* e *barriere* e noi abbiamo concluso colla Direzione federale dei telegrafi un accordo concernente l'impianto di una linea telegrafica comune lungo la linea; ci siamo accordati collo Stato per la posa di cavi da Lucerna fino all'estremità della trincea di approccio all'est del tunnel di Lerchenbuhl; a partire da questa trincea fino ad Immensee, la linea telegrafica sarà aerea e sopra pali comuni.

Tutte le disposizioni sono dunque prese affinchè questa sezione possa essere aperta all'esercizio alla data fissata, il 1° giugno 1897.

Il rapporto pubblica una tabella indicante lo stato ed i progressi delle diverse categorie di lavori, che noi sopprimiamo, trattandosi tanto più di una statistica di un interesse puramente retrospettivo essendo stata la sezione Lucerna-Immensee inaugurata, come è noto, il 1° giugno passato.

La *mano d'opera* per i lavori eseguiti nel 1896 è rappresentata dalle cifre seguenti:

	1896		1895
Totale delle giornate degli operai	290,946		258,672
Giorni lavorativi utili . . .	358		355
Cifra media di operai al giorno .	813		728
» » in gennaio	856		273
» massima di operai in maggio	1,150	in sett.	1,132
» media di operai in dicembre	350		802

L'estensione della *stazione di raccordamento di Immensee* non ha un'importanza considerevole; essa comporta l'esecuzione di un terzo binario; la trasformazione della testa dei binari all'estremità nord della stazione ed infine l'impianto di un nuovo apparecchio di concentrazione degli aghi; non è necessario ingrandire i fabbricati esistenti.

I *remblais* ed i binari sono terminati, la trasformazione della testa dei binari è in corso di esecuzione; gli altri lavori saranno compiuti in tempo utile.

Diverse ragioni di servizio ci hanno obbligati a stabilire fra Immensee e la nuova stazione di Arth-Goldau una *stazione di smistamento* ed una *stazione di blocco*.

La prima sarà situata approssimativamente a metà strada fra le due località summenzionate, al punto detto Buhl, chilometro 4, e sarà denominata stazione di Buhl, stazione, del resto, esclusivamente di servizio; essa non avrà che un binario di smistamento, sarà riunita con telegrafo e telefono alle due stazioni vicine e provvista di tutti gli apparecchi di segnali indispensabili alla sicurezza della circolazione e per la manovra dei quali si metterà di conseguenza in servizio la casa di guardia che già esiste in questo luogo.

La *stazione di blocco* sarà situata al km. 6.160.

Tutte le misure sono prese in vista dell'esecuzione e del compimento in tempo utile di questi lavori ed impianti. (*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1896 - Assemblea generale 20 maggio 1897

(Cont. e fine — Vedi Num. 22, 24 e 26).

Relazione dei Sindaci.

Signori Azionisti,

Nell'adempimento dell'incarico affidatoci, di che vi ringraziamo, nel decorso anno fummo confortati dalle risultanze dell'azienda sociale, migliorate a confronto degli scorsi anni, come già vi ha esposto il benemerito vostro Consiglio, e che noi vi confermeremo esponendo brevemente quanto abbiamo desunto dai libri sociali, conto per conto.

Conto Esercizio.

I prodotti sono saliti a L. 74,026,222.26, e le spese a L. 69,385,542.73; per cui, quantunque si siano portate in conto per perdite eventuali L. 789,059.11, cioè una spesa totale di L. 70,174,601.84, residua un utile netto di lire 3,851,620.43, superiore di L. 42,933.62 a quello dell'esercizio 1895.

Il resultato finale sarà, crediamo, da voi approvato se avrete presente che le resultanze del Conto perdite non sono dovute al presente esercizio, ma bensì al disastro di Limito, solo in quest'anno liquidato e perciò portato nel presente conto.

Passando ai dettagli del Conto Esercizio vedrete che quantunque le spese proprie della Direzione generale siano scemate di circa L. 25,000 si accrebbero le spese generali, causa l'aumento di tassa ed imposte per oltre L. 8900 e l'aumento pure degli assegni vitalizi al personale delle cessate Amministrazioni in conseguenza di soluzione di vertenza col Governo per oltre L. 62,000.

Le spese del movimento e traffico, della trazione, della manutenzione e del materiale mobile non potevano a meno dal seguire l'aumento del traffico e dovettero risentire dei sacrifici imposti dalle inondazioni, le quali ci obbligarono a portare il servizio principale fra Firenze e Bologna sulla linea da Firenze a Faenza, essendo la Porrettana interrotta per la durata di quindici giorni.

Liquidazione generale.

La liquidazione generale si chiude con un maggior utile a confronto del 1895 di L. 44,707.06.

In essa osserverete facilmente alla parte passiva accresciuto l'onere di interessi per maggiori capitali spesi nelle costruzioni delle linee a noi concesse colla legge 20 luglio 1888, nonchè per il graduale aumento dell'ammortizzazione dei nostri titoli, e una diminuzione nell'onere dei cambi di L. 261,157.97.

Le spese di Amministrazione centrale per quotazione titoli all'estero, tasse e spese diverse presentano invece un aumento di L. 119,372 62 per maggior tassa di circolazione sui titoli e per cessato profitto sul servizio delle Obbligazioni per conto dello Stato.

Si elevò pure la sovvenzione chilometrica accordataci con la legge ultima citata di L 337,899.28, perchè fu estesa a tutto l'anno la sovvenzione della linea Barletta-Spinazzola corrispostaci nel 1895 soltanto dopo il 1° agosto, giorno della sua apertura all'esercizio.

I risultati della liquidazione generale permettono di distribuire, come vi propone il vostro Consiglio, L. 6.50 per ogni azione e conto gestione della Rete Adriatica, portando pure a conto nuovo L. 69,151.38, esclusi, beninteso, i prelievi statutari.

L'impiego dei residui attivi della cessata gestione delle Meridionali ha dato un prodotto di L. 697,558.50, alle quali fatte le detrazioni normali ed aggiungendo il residuo utili del 1895 si ottiene in L. 631,359.85 la somma disponibile che permette di assegnare L. 1.50 per ciascuna delle azioni e cartelle di godimento.

Ad ognuno dei titoli di entrambe queste categorie spetterà quindi un dividendo di L. 8, oltre le L. 25 di interesse già pagate alle azioni soltanto.

Avendo cercato di accertarci nel miglior modo sulla vera consistenza delle cifre poste in inventario, di che vi intratterremo anche appresso, e considerate le detrazioni agli utili dell'esercizio già accennate, vi invitiamo con piena fiducia ad approvare le proposte dell'onorevole vostro Consiglio, colle quali anche si assegnano alla riserva altre L. 230,469.53.

Situazione patrimoniale — Attivo.

Nel conto costruzioni Voi noterete un aumento di lire 12,493,422.59 per lavori eseguiti nell'anno, inferiore di quanto si è fatto nel 1895 per il minor numero di linee in costruzione. Per far fronte alla detta spesa si dovettero emettere in buona parte le obbligazioni di che alla parte passiva.

La cifra degli approvvigionamenti da L. 186,351,909.13 è scesa a L. 182,789,047.15 con una diminuzione di lire 3,562,861.98.

E qui merita lode la cura usata dall'Amministrazione a limitare gli approvvigionamenti allo stretto necessario per i bisogni della vasta nostra impresa, allo scopo di evitare perdite di interessi su giacenze eccessive di magazzino ed anche eventuali deperimenti.

Poichè discorriamo degli approvvigionamenti porteremo a vostra notizia che, adempiendo al mandato nostro, abbiamo non solo esaminata la organizzazione del servizio dei Magazzini sociali, ma anche ispezionato taluni di essi in quanto ne riuscì fattibile, e con soddisfazione abbiamo rilevato come la prima sia impiantata razionalmente ed i secondi siano disposti e conservati in pefetto ordine, per cui si può avere piena fede sulle risultanze contabili relative, esposte nei conti sociali.

I debitori diversi sono aumentati per maggiori residui dovuti dalle Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, in conseguenza dell'aumentato traffico negli ultimi mesi dell'anno.

I depositi nella nostra Cassa aumentarono pure di lire 1,154,491.76 per nuovi titoli della Cassa Pensioni, e per altre private cauzioni.

Il credito nostro verso l'Amministrazione dello Stato scemò invece di L 1,502,879.47 in conseguenza di pagamenti fatti dal Governo a saldo liquidazioni dei nostri crediti per interessi, costruzioni a rimborso di spesa, ed altro. Le accennate liquidazioni, mercè la solerzia della nostra Direzione, assecondata ora anche dal Governo, procedono in modo da potersi sperare la riduzione dei crediti nostri per i titoli suaccennati a cifra di ben poco momento entro il corrente anno, e da potersi presagire fin d'ora un esito conforme alle previsioni esposte.

La partita Portafoglio, Banchieri e Cassa risentì del fortunato aumento di incassi dovuto ai maggiori introiti degli ultimi mesi del 1896 ed anche delle scemate spese di costruzione, per cui vi stanno disponibili L. 7,739,145.12 più che nello scorso anno.

Passivo.

Nella parte passiva scorgerete l'aum. di L. 10,287,492.06 nell'ammontare dei prestiti sociali, reso necessario, come si disse, dai bisogni delle nuove costruzioni.

Il titolo Creditori diversi si aumentò di L. 4,051,262.80 per gli accresciuti depositi, per maggiori somme dovute allo Stato per saldo dei prodotti, causa il più volte citato incremento di traffico.

Dal fin qui detto avrete già compreso come la situazione della nostra Società, che può disporre di maggiori fondi, ha minori mandati da pagare ed anche minori impegni per le costruzioni oramai volgenti al loro termine, sia sotto ogni aspetto soddisfacente.

Di tali risultati accertati da noi con ripetute visite alle Casse sociali e con ispezioni ai lavori della Ragioneria centrale, come è nostro obbligo, va dato merito al solerte vostro Consiglio e specialmente alla vostra Direzione generale, ma va pure tributata lode ai Capi servizio e d'Ufficio ed al personale da essa dipendente, dei quali abbiamo potuto apprezzare ancora una volta lo zelo, l'intelligenza e l'affetto alla Società.

Chiudiamo coll'invitarvi a dare la vostra approvazione al Bilancio per l'esercizio del 1896.

I Sindaci

Cosimo Peruzzi — Manfredo Da Passano — Ing. Guido Paravicini.

Deliberazioni dell'Assemblea.

Risultarono depositate azioni n. 164,590, con diritto a voti n. 4,462.

Intervennero all'assemblea 107 azionisti, rappresentanti azioni n. 155,257, con diritto a voti n. 859.

L'Assemblea:

ha approvato la relazione del Consiglio d'amministrazione, il preventivo del 1897, i conti del 1896, ed ha fissato in lire otto il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

ha rieletto i Consiglieri d'amministrazione uscenti di carica per turno e rieleggibili. e cioè i signori: Decio commendatore avv. Innocente; Lancia di Brolo marchese Corrado; Papadopoli conte Nicolò; Parodi comm. Giacomo; Pisa Giuseppe; Spinelli cav. Luigi; Strozzi duca Leone.

ha eletto Consigliere d'amministrazione in sostituzione del defunto comm. avv. Tito Orsini il signor Rossi commendatore Enrico;

ha nominato Sindaci i signori: Peruzzi comm. Cosimo; Da Passano marchese Manfredo; Paravicini nob. ing. Guido, e Sindaci supplenti i signori: Borgheri cav. Alessendro; Rossi comm. Girolamo.

LE COMUNICAZIONI RAPIDE
NELLE GRANDI CITTÀ AMERICANE

(*Conferenza fatta a Vienna dall'ing.* Von EMPEYER).

(Contin. — Vedi n. 22, 24 e 26).

Non si deve mai perdere di vista che ciò che ci vuole anzitutto, per una città, è un tramway a livello del suolo; gli altri mezzi di comunicazione, qualunque siano, non debbono essere presi in considerazione che quando questo non basti per permettere di percorrere le sezioni entro la mezz'ora richiesta.

Siccome una separazione rigorosa, da una parte, tra un servizio di treni con stazioni, e, dall'altra, fra un semplice servizio di vetture senza stazioni, non è possibile nella strada, ove tutti e due hanno la loro sfera di attività, si è prodotta in molti casi una concorrenza dannosa, come, per esempio, fra le ferrovie aeree e le ferrovie funicolari di New-York, di Brooklyn, ecc., che si servono delle stesse *avenues*. È chiaro che questa rivalità è sopratutto da temere nella campagna, ove i veicoli incontrano meno ostacoli che nelle strade della città, al punto di vista della loro velocità di circolazione.

Un confronto interessantissimo tra il valore di questi due sistemi di trasporto ci è fornito, per esempio, dallo Stato del Connecticut, uno Stato industriale e molto popolato, situato all'est degli Stati Uniti. Le città ed i villaggi sono stati riuniti colà, in questi ultimi anni, da tramwie elettriche, a *trolley* la cui applicazione si è rapidamente estesa; a poco a poco, questa rete di tramways ha avviluppato come un parassita, le linee di ferrovie ordinarie, sviluppandosi senza fine, sino a divenire delle linee parallele assolutamente concorrenti, e queste ultime finirono per paralizzare tutto il loro traffico locale. La superiorità, in questo caso, della tramwia elettrica sulla ferrovia ordinaria a scartamento normale, dal punto di vista del traffico locale, è attribuibile semplicemente alla natura del motore, che rende possibile l'arresto e la messa in moto delle vetture tante volte quanto si vuole. Non vi è alcun vantaggio a correre con velocità maggiore, se si perde in seguito, la velocità acquisita, sia in fermate, sia in rallentamenti in prossimità delle stazioni. Così, si può dire che una ferrovia di città, con stazioni indipendenti organicamente dai tramways, non dà mai che una mezza soluzione e non è che un palliativo. Se, inoltre, l'esercizio è fatto conformemente ai principi adottati per le ferrovie ordinarie, cioè per mezzo di treni di una grande lunghezza lascianti tra di essi degli intervalli di tempo relativamente lunghi, è visibile che si troverà di fronte ad un mezzo di comunicazione di un valore assai problematico. Il traffico ha un bel essere minore a Vienna che a New-York, la stessa necessità di viaggiare rapidamente si fa sentire dalle due parti. Il miglior mezzo per rispondere a questo bisogno sarebbe certamente di impiegare delle vetture automotrici, seguentisi di minuto in minuto, alle quali si potrebbero attaccare due o tre vetture di rinforzo, nelle ore di grande affluenza.

Questa soluzione suppone naturalmente l'uso dell'elettricità come agente motore, come pure la circolazione delle vetture del tramway sotto il tunnel.

Per chiudere questa parte della mia conferenza, debbo aggiungere che una ferrovia metropolitana deve essere trattata in primo luogo, dal punto di vista della sua esecuzione, come appartenente alla rete delle vie di comunicazione principali della città, che deve sforzarsi di impiantare una dipendenza organica tra questa e gli altri mezzi di trasporto.

Da ciò ne deriva, come regola, che il tracciato di una ferrovia urbana deve dunque, in questo ordine di idee, seguire l'orientamento delle linee di maggior traffico. Questa soluzione, Londra ha saputo adottarla nel 1853, e, quantunque sia stata adottata a solo titolo di esperimento, essa può ancora, a parte qualche punto di dettaglio, servire di modello oggigiorno.

Il *Broadway* a New-York, la *Howardstreet* a Baltimora e la *Tremonstreet* a Boston, sono stati scelti, secondo questi principii, per l'impianto di tunnels; ma, per tutti e tre, si presenta questo grave inconveniente che, se si vuole più tardi impiantare la linea a livello del suolo, bisognerà forzatamente gravemente perturbare la circolazione in queste importanti arterie di comunicazione.

Cionondimeno, non bisogna dissimularlo, l'inconveniente in questione è stato spesso esagerato e lo è ancora oggidì, poichè in tutti i progetti, di cui ho potuto prendere visione, si ebbe la cura di mettere il tunnel ad una tale profondità che non può certamente esercitare la minima influenza sulla superficie del suolo. A prima vista, questa maniera di operare pareva fornire una soluzione irreprensibile sotto tutti i rapporti. Comunque, si è insensibilmente elevati col tempo, cioè si è avvicinati al livello del suolo, e si finì per riconoscere che la questione non è tanto semplice a risolvere e che non si guadagna niente a fare queste spese considerevoli; infatti, se è vero che si eliminano delle difficoltà momentanee, per contro si creano degli svantaggi permanenti che sono causa che, finanziariamente parlando, l'affare non è comunemente attuabile.

Per questo motivo, e per altre ragioni ancora, io non saprei raccomandare l'impianto di una galleria sotterranea in un quartiere popoloso di una città; quantunque io non creda, ciononostante, che una linea aerea abbia lo stesso valore di una linea a tunnel, a dimensioni convenienti, sotto il suolo. Nondimeno si presentano molti casi in cui, per circostanze speciali, la costruzione di un tunnel costituisce la migliore soluzione; come, per esempio, a Londra e Baltimora, ove si trovano dei sotterranei il cui impianto si è imposto, tecnicamente parlando, e che passano sotto dei corsi d'acqua.

Il tunnel di Howardstreet è stato scavato ad una grande profondità ed è intieramente in muratura. La trazione è elettrica, secondo un sistema che è stato descritto in modo così chiaro e così dettagliato dal mio collega Koestler, che non mi resta più nulla da aggiungere. Ciò che mi pare tuttavia importante a notarsi è che la costruzione del tunnel in questione, come pure quella dei tunnels di Londra, ha distrutto questo pregiudizio, che l'acquisto dei terreni, situati sopra le gallerie sotterranee, non è consigliabile.

In America, le leggi relative al riscatto rendono economicamente impossibile la traversata delle fondazioni delle case per l'impianto delle linee sotterranee; qui lo si potrebbe fare, se occorresse, a condizione di assicurare la stabilità della casa sotto la quale si fa passare il tunnel, isolando completamente le fondazioni, come si fa, per esempio, per i fabbricati delle macchine della ferrovia funicolare da Broadway a New-York, al disopra della quale si eleva sopra piloni separati una costosa casa di reddito.

Citerò ancora l'opinione del signor Manning, ingegnere in capo della ferrovia da Baltimora ad Ohio, che costrusse a Baltimora il tunnel destinato a facilitare le relazioni tra le due stazioni terminali; questo funzionario ha dichiarato che l'esercizio colle locomotive elettriche della «General Electric Company», colà impiegate, rispondeva non soltanto a tutte le esigenze, ma ancora che esso era più economico di quello colle macchine a vapore. Le parole «più economico» sono forse un po' arrischiate: se le riproduco è unicamente perchè sono state pronunziate davanti ad una Commissione di periti, quando si poneva

la questione di sapere se l'introduzione dell'elettricità come forza motrice nel tunnel progettato per la città di New-York doveva essere considerata come avente o no un carattere sperimentale.

La Compagnia della ferrovia da Baltimora ad Ohio ha l'intenzione di comprare ancora delle altre locomotive elettriche, e di assicurare esclusivamente con queste il trasporto dei viaggiatori e delle merci sulla ferrovia della città.

Il giudizio dato dal tribunale di New-York avrà per effetto di fare ritardare la realizzazione di questa gigantesca impresa, valutata a 55 milioni di dollari, e per la quale si dispone già dei capitali necessari, fino al giorno in cui le ultime difficoltà giuridiche saranno appianate; ciò non potrà certamente aver luogo prima dell'anno prossimo.

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

I lavori ferroviari e portuali di Genova.

Nella seduta del 14 corrente, la Camera dei Deputati discusse il disegno di legge per le nuove opere per la sistemazione degli impianti portuali e ferroviari a Genova (Vedi num. 25 e 27).

L'on. *Farina* chiese la soppressione dell'articolo sesto della Convenzione. Alla proposta si associò pure l'on. *Cavagnari.*

L'on. *Prinetti*, ministro dei Lavori Pubblici, assicurò gli onorevoli Farina e Cavagnari che questo articolo della Convenzione non pregiudicherà gli interessi del porto e della città di Genova. Pregò poi la Commissione di tornare al progetto ministeriale quanto alla tassa supplementare di ancoraggio, cioè di consentire che il limite di questa tassa supplementare sia ripristinato in dieci centesimi, anzi che ridotto a sei.

Farina, anche a nome dell'on. Cavagnari, dichiarò non insistere raccomandando però al Ministro di studiare con tutta l'attenzione la questione della galleria di Carignano.

Approvaronsi gli articoli del disegno di legge; all'art. 3 si approvò la proposta del Ministro relativa alla tassa supplementare di ancoraggio.

Le Casse di previdenza ferroviarie.

Nella stessa seduta si discusse il disegno di legge pei provvedimenti a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario da noi pubblicato nel n. 21 del corrente anno.

L'on. *Nofri* notò come il disegno di legge sia insufficiente, onde il Ministro dovrà, a novembre, presentare nuovi e più completi provvedimenti. Raccomandò al Ministro di valersi della sua influenza morale presso le Società, al fine di risparmiare alle Casse di previdenza la iattura, che è loro minacciata.

Prinetti, ministro dei Lavori Pubblici, disse che non può assumere alcun impegno preciso circa la presentazione di altri provvedimenti ed osservò come le persone più competenti non si accordano circa l'ammontare del disavanzo della Cassa pensioni. Circa la questione degli statuti del 1890 egli riserva completamente l'azione del Governo; quanto poi ai collocamenti a riposo che sarebbero, al dire dell'on. Nofri, una delle cause del disavanzo della Cassa, dichiarò di non poter esercitare alcuna azione; si riserverà però di esaminare anche questa questione.

L'on. *Sacchi*, relatore, osservò come sia completo l'accordo fra il Governo e la Commissione su questo disegno di legge, e dichiarò di non estendersi a dimostrarne i vantaggi per non pregiudicarne, con l'indugio, la riuscita.

Senz'altra obbiezione si approvarono, quindi, i sei articoli del disegno di legge.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Assegnazioni per l'esecuzione di opere pubbliche.

La *Gazzetta Ufficiale* del 14 corr., pubblica la legge *con la quale sono approvate le assegnazioni di L. 845,100 suddivise negli esercizi 1897-98, 1898 99 e 1899-900, per la esecuzione delle opere pubbliche seguenti:*

Opere di consolidamento della zona in sinistra del ponte Orso, e ricostruzione del ponte medesimo lungo la strada nazionale n. 55 (Avellino);

Opere di consolidamento della frana denominata Micone, nel tronco da Fornovo al valico Appennino della Cisa lungo la strada nazionale n. 37 (Parma);

Opere lungo la sponda sinistra del Trebbia, nella località Valgrana, per difesa della strada nazionale n. 36 (Pavia);

Allacciamento della strada nazionale n. 57 delle Calabrie alla stazione ferroviaria di Lagonegro (Potenza);

Ricostruzione del ponte detto di Pallerone sul torrente Antella, lungo la strada nazionale n. 38 (Massa);

Ricostruzione del ponte sul Rio Maggiore nella strada nazionale n. 40 (Bologna);

Deviazione nella località Matecagna, fra le progressive chilometriche 32.447 e 33.027.20 della strada nazionale n. 16 del Caffaro (Brescia);

Sistemazione fra il ponte Pertiche all'abitato di Mentoulles della strada nazionale n. 26 (Torino);

Sistemazione del passaggio provvisorio nella valle del torrente Padrongianus, lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari);

Sistemazione della strada nazionale n. 39 per ovviare alle frane nella località Archi di Volcascio e Molinetto (Massa);

Consolidamento della frana Canistro fra le opere di arte n. 202 e 203, nella strada nazionale n. 50 (Aquila);

Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio, sul torrente Bossa, nella strada nazionale n. 44 (Pesaro).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Tronco Cosenza-Pietrafitta.

(*I lavori di allacciamento nella stazione di Cosenza*).

Siamo informati che i lavori di allacciamento del tronco Cosenza-Pietrafitta (della linea Cosenza-Nocera Tirrena) nella stazione di Cosenza sono oramai compiuti, cosicchè si potrà provvedere alla visita di ricognizione del tronco stesso per la sua apertura al pubblico esercizio, che riteniamo potrà effettuarsi col 1° di agosto p. v. Sappiamo a questo proposito che la Mediterranea ha già provveduto perchè sia fin da ora predisposto quanto occorre per l'attivazione dell'esercizio del tronco in parola.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° giugno 1897*).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m^3 559. Parte eseguita in iscavo m^3 546,387. Totale m^3 1,105,387. Parte da eseguirsi in rialzo m^3 0,000. Parte da eseguirsi in iscavo m^3 8,723. Totale m^3 8,723. Movimento complessivo m^3 1,114,110. Il lavoro eseguito in maggio è di m^3 3,200 di rialzo, e di m^3 800 di scavo. La parte in rialzo risulta ultimata; resta da eseguirsi m^3 8,723 di scavo.

b) Opere d'arte. — Durante il mese si è lavorato in 6 opere maggiori ed in 8 minori. Delle 147 opere, fra maggiori e minori, 137 sono ultimate e 10 sono in

costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a quasi 99[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Sono tutte ultimate, meno piccoli lavori di finimento in alcune; il loro numero ammonta a 17, di lunghezza complessiva 10,040.20.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese al magazzino merci in stazione di Lagopesole e nei fabbricati della stazione di Potenza Superiore, eseguendo le murature in elevazione del magazzino merci, piano caricatore e rifornitore. Il lavoro fatto corrisponde a 88[100 del totale, conll'aumento di 9[100 sul quantitativo del mese preced.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato in una sola casa cantoniera ad opere di finimento. Nell'insieme si hanno 38 case ultimate e 3 in costruzione. Il lavoro eseguito si ritiene di 98[100 del totale, come il mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 80[100 del totale, coll'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Nel mese si è lavorato in 12 di tali opere. Nell'insieme se ne hanno 112 ultimate e 20 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese: ml. 3,500 di massicciata in 1° strato; ml. 17,900 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato ml. 42,300. Massicciata 2° strato ml. 14,010. Posa ml. 40,200. (Posa da eseguirsi 2,115 m.).

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Si sono eseguiti nel mese m³ 9960 di rialzo e m³ 4000 di scavo. I movimenti di materie risultano così ultimati. Si sono avuti in totale m³ 1,357,395 di rialzo e metri cubi 944,955 di scavo.

b) Opere d'arte. — Sono tutte ultimate, eccetto un cavalcavia iniziato nel mese.

c) Gallerie. — Tutte ultimate. La loro lunghezza complessiva ascende a m. 20,994.71.

c¹) Gallerie di difesa contro le valanghe di neve. — Sono in n. di 7, della lunghezza complessiva di m. 895. Nel mese si è lavorato in tutte, eseguendo murature di pilastri, piedritti e ml. 288 di murature in calotta. Il lavoro eseguito si può ritenere di 60[100 del totate. Si è altresì lavorato alla rettificazione del fosso progr. 36.630, quale trovasi eseguita per 70[100; come pure l'altro passo e l'argine di difesa, che sono eseguiti rispettivamente per 75[100 e 80[100.

d) Stazioni. — Si sono ultimati nel mese 6 fabbricati nelle stazioni di Rivisondoli, Recoaro e S. Pietro Avellana; si è pure lavorato in due fabbricati in stazione di Carovilli. I fabbricati ultimati sono in totale 51; in costruzione 11. Il lavoro fatto corrisponde a 96[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato. Le case cantoniere sono in numero di 83, quelle da ultimarsi in numero di 13. Si ritiene la percentuale del mese precedente 98[100.

f) Passaggi a livello. — Non si è lavorato. Lavoro eseguito 85[100 del totale, come il mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Non si è lavorato. Ve ne sono 158 ultimate e 6 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese: ml. 2550 di massicciata in 1° strato; ml. 2320 di massicciata in 2° strato; ml. 2289 di posa. E nell'insieme si ha: massicciata 1° strato ml. 100,600; massicciata 2° strato ml. 72,000. Posa ml. 96,800. Posa da eseguirsi ml. 5200.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti di lavori approvati dall' Autorità governativa).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte di lavori presentate dall'Adriatica:

1. Proposta per l'impianto d'un apparecchio di controllo a correnti invertite al disco verso Ascoli, della *stazione di Porto d'Ascoli.* Spesa occorrente L. 800;

2. Proposta per la costruzione d'una latrina presso alla casa cantoniera situata al chilometro 196.149 della ferrovia da *Bologna* ad *Ancona.* Spesa preventivata L. 400;

3. Proposta per la costruzione di un piccolo magazzino per le merci a piccola velocità nella stazione di Fragneto-Monforte, lungo la ferrovia da *Benevento* a *Campobasso.* Spesa preventivata L. 4210;

4. Proposta per munire d'inferriate le finestre e per rafforzare i portoni dei magazzini merci a piccola velocità nelle stazioni di Galatina e di Nardò-Galatone, lungo la ferrovia da *Zollino* a *Gallipoli,* con annesso preventivo di spesa di L. 600.

(Proposte di lavori presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto di segnali a disco e di apparecchi di consenso a protezione dei passaggi a livello delle strade Bolognese e Lucchese ai chilom. 37.179 e 34 528 della linea *Firenze-Bologna.* La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 4000;

2. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento parziale del fabbricato viaggiatori della *stazione di Campobasso,* in guisa da ottenere un locale ad uso dormitorio del personale viaggiante ed un locale in aggiunta al Caffè. Spesa preventivata L. 8000;

3. La proposta per il rifacimento in acciaio di m. 329.36 di binario del modello n. 1 ex Alta Italia, fra i chilometri 25.922.15-26.239.51, 25.844.15-25.856.15 della linea *Bergamo-Lecco.* Spesa preventivata L. 2550, escluso il valore del materiale metallico per l'armamento;

4. La proposta per l'impianto di una piattaforma da m. 15 nella stazione di Treviglio lungo la ferrovia da *Milano* a *Venezia,* con annesso preventivo di spesa di L. 25,800;

5. La proposta per la sistemazione dei segnali a disco girevole nella stazione di Campiobbi, lungo la ferrovia da *Firenze* a *Roma.* Spesa preventivata L. 1490;

6. La proposta per la costruzione di tre forni da pane presso alle case cantoniere situate ai chilom. 453.677, 454.669, 463.275 della ferrovia da *Bologna* ad *Otranto,* con annesso preventivo di spesa di L. 1140;

7. La proposta per il completamento degl'impianti idrodinamici nelle *stazioni di Venezia.* Spesa preventivata L. 550.98;

8. Una nuova proposta per lavori di consolidamento della trincea di San Sisto, fra i chilometri 211.375 e 212.312 da Roma, della linea *Foligno-Terontola.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 34.600;

9. La proposta dei lavori occorrenti per completare le briglie costruite attraverso all'alveo del Reno, nelle località dette Capanne, Olivani e Ca' dei Chiombi, ai chilometri 58.360, 65.737 e 66.471 dal bivio Reno della linea *Bologna-Pistoia.* La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 56,200.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 5 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori delle Strade Ferrate Meridionali ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi alla fornitura e posa in opera d'una travata metallica pel ponte della luce di m. 15 sul torrente Ausa, lungo la ferrovia Rimini-Pescara. Alla gara vennero invitate 7 Ditte e concorsero in numero di 3, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta B. Kohler di Savona, col ribasso del 16.65 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori di consolidamento del rilevato fra i chilometri 112.865.75 e 112.912.25 della linea *Roma-Napoli*, all'estremità Napoli della stazione di Isoletta. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ascende a L. 15,250;

2. La proposta dei provvedimenti resi necessari sulla linea *Reggio-Castrocucco*, tra le stazioni di Reggio-Succursale e di Francavilla-Angitola. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 8880;

3. La proposta di lavori di consolidamento della sponda sinistra del torrente Savolano presso il chilometro 300.556 della linea *Roma-Pisa*. Spesa occorrente L. 3850;

4. Il preventivo della spesa di L. 1700 occorrente per la costruzione d'un muro di rivestimento nella sponda destra del Rio Tagliata, in vicinanza del ponte alla progressiva 12.383.75 della ferrovia da Moretta a Saluzzo;

5. Gli elaborati d'appalto riguardanti l'esecuzione di lavori d'ampliamento della *stazione di Sarzana* (lavori provvisori) per attuare i treni diretti Milano-Roma per la via Santo Stefano Sarzana;

6. La proposta dei provvedimenti necessari per provvedere all'esecuzione dei lavori di consolidamento del ponte sulla Bormida, presso Alessandria, lungo la strada ferrata da *Torino* a *Genova*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 168,000;

7. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare la falda destra della trincea fra le progressive 19.820.20 e 19.898.50 tra le stazioni di Arpino e di Isola Liri, lungo la ferrovia da *Avezzano* a *Roccasecca*, con annesso preventivo di spesa di L. 9000;

8. Il preventivo di L. 440 occorrente per provvedere alla sostituzione di un disco reso inservibile, di vecchio modello, con altro usato, buono, dell'ultimo modello, nella stazione di Busalla verso Sampierdarena, nella linea *Torino-Genova*.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 3 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare, per appalto a licitazione privata, di materiali metallici di armamento:

1. Gara per la provvista di 12,000 piastre di ferro omogeneo per armamento modello n. 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 26,840, di cui 10,000 intermedie e 2000 di giunzione. Le Ditte invitate alla gara furono 5, che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta-Stabilimento metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 320 per ogni tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Piombino;

2. Gara per la fornitura di 20,000 arpioni ordinari in ferro omogeneo per armamento modello 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 8000;

3. Gara per la provvista di 20,000 chiavarde in ferro omogeneo per armamento modello *D*, del peso totale approssimativo di chilogr. 8400;

4. Gara per la fornitura di 54,000 chiavarde in ferro omogeneo, del peso totale approssimativo di kg. 31,330, di cui 20,000 a testa sferica per armamento modello 2; 6000, marca *C*, per armamento mod. *D*; 15,000, marca *E*, per armamento mod. *D*; 13,000, marca *F*, per armamento mod. *D*.

Alle gare 2ª, 3ª e 4ª vennero invitate a concorrere 6 Ditte, le quali tutte presentarono le loro offerte. Se non che nessuna delle offerte pervenute nelle tre gare medesime, essendo compresa nei limiti massimo e minimo stabiliti nella scheda segreta della Società, i relativi appalti vennero dichiarati deserti.

Il 5 corrente, in Milano, presso la stessa Direzione Generale, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di parziale restauro della galleria del Ronco, nella linea da Gallarate a Laveno, del presunto importo di L. 28,000. Le Ditte invitate alla gara furono 14 e le concorrenti 11. Rimase aggiudicataria la Ditta Bregani Fratelli di Milano col ribasso del 20 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

I trasporti a grande velocità sui treni della linea Udine-Cormons.

Siamo informati che l'Adriatica ha autorizzato, per opportunità di servizio, l'inoltro dei trasporti a grande velocità, anche coi treni diretti 57 e 58 della linea Udine-Cormons, limitatamente però da e per le stazioni estreme.

><

Per un treno straordinario da Nicastro e da Corace a Sant'Eufemia.

Ci informano da Nicastro che quel Municipio, in seguito a deliberazione consigliare, ha instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga istituito un treno straordinario da Nicastro e da Corace a Sant'Eufemia Marina durante la stagione balneare.

><

Per l'orario della stazione di Potenza.

Ci scrivono da Melfi che quell'Amministrazione comunale ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a disporre perchè, in occasione della prossima apertura all'esercizio del tronco di ferrovia da Rionero a Potenza, l'orario relativo sia compilato in modo che l'arrivo dei treni a Potenza coincida coi treni diretti delle ore 9 e delle ore 15 della linea Metaponto-Napoli. La prefata rappresentanza comunale ha inoltre instato affinchè, tenuto conto della importanza della linea Rocchetta Melfi-Potenza, siano istituite sulla linea stessa tre coppie di treni al giorno, e, fino dal giorno dell'apertura all'esercizio del tronco Rionero-Potenza, siano istituiti biglietti di andata e ritorno fra Melfi e Potenza.

><

Servizio celere fra Chiasso e Chiavenna.

Siamo informati che la Mediterranea ha preso accordi colla Società delle Ferrovie del Gottardo per l'attivazione d'un servizio celere fra Chiasso e Chiavenna allo scopo di favorire i viaggiatori che da Lucerna intendono recarsi nell'Engadina.

A tale uopo si sarebbe concordato di attuare, in via d'esperimento, un treno di andata e ritorno in coincidenza a Chiasso coi diretti 41 e 58.

La Mediterranea ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici regolare proposta per essere autorizzata ad attuare gli accordi precitati.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti nei primi dieci mesi del corrente esercizio finanziario (1° luglio 1896-31 maggio 1897) in confronto dei prodotti avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1896-97	Esercizio 1895-96	Differenza
Napoli-Nola-Baiano	341,613	323,721	+ 17,892
Torino-Rivoli	132,736	102,007	+ 30,729
Basaluzzo-Frugarolo	8,043	8,280	— 237
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	64,338	71,820	— 7,482
Fossano-Mondovì	36,184	34,943	+ 1,241
Verona-Caprino-Garda	107,554	111,945	— 4,391
Torino-Ciriè-Lanzo	512,269	504,336	+ 7,933
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	375,393	374,253	+ 1,140
Ferrovie Economiche Biellesi	186,400	170,035	+ 16,365
Bergamo-Ponte della Selva	358,998	311,172	+ 47,826
Napoli-Pozzuoli-Cuma	245,665	245,956	— 291
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	273,155	285,959	— 12,804
Ferrovie Second. della Sardegna	610,353	697,867	— 87,514
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	1,492,270	1,499,019	— 6,749
Santhià-Biella	601,486	612,218	— 10,732
Ferrovie di Reggio Emilia	247,789	251,043	— 3,254
Novara-Seregno	517,294	483,010	+ 34,284
Nord-Milano	2,385,576	2,281,194	+ 104,382
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	667,089	696,724	— 29,635
Torre-Arsiero	154,866	150,295	+ 4,571
Padova-Montebelluna	185,196	148,590	+ 6,606
Cividale-Portogruaro	278,347	246,952	+ 31,395
Parma-Suzzara	149,203	147,454	+ 1,749
Arezzo-Stia	126,314	129,073	— 2,759
Conegliano-Vittorio	81,034	81,238	— 204
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	266,029	284,457	— 18,428
Vicenza-Schio	364,485	345,092	+ 19,393
Palermo-Corleone	271,789	252,875	+ 18,914
Arezzo-Fossato	290,423	285,626	+ 4,797
Suzzara-Ferrara	267,265	270,866	— 3,601

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio da Stato:

Ha dato parere sulle modificazioni introdotte dalla Società esercente la Rete Sicula, nei progetti d'appalto già approvati: di pensiline metalliche, di ponte mobile, di verricelli ed accessori, e di un pontile, cuscino elastico e respintori, opere tutte necessarie per l'approdo dei *Ferry-boats* nel porto di Reggio Calabria: nonchè sull'offerta presentata dall'Impresa Vita per l'esecuzione dei lavori compresi in altro progetto d'appalto relativo all'approdo predetto;

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto dell'Adriatica per l'esecuzione di lavori nella stazione di Montenero di Bisaccia, lungo la ferrovia Bologna-Otranto;

Ha ammesso che con altro decreto sia da fissarsi il termine d'un anno dalla sua data, per la costruzione del ponticello al chilometro 6.828 della linea Lecco-Como, già dichiarato di pubblica utilità con decreto ministeriale 24 maggio 1895;

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi il progetto del ponte sull'Agogna, nella linea da Torreberretti a Pavia;

Ha manifestato il parere che siano meritevoli della superiore approvazione i progetti e gli elaborati d'appalto per la fornitura e messa in opera del materiale metallico d'armamento ed accessori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Potenza;

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto e la relativa variante, presentati dall'Adriatica per una condotta d'acqua dalla sorgente La Gatta per provvedere l'acqua al rifornitore della stazione d'Isernia nel tronco da Caianello ad Isernia, della ferrovia Solmona-Isernia-Campobasso; nonchè lo schema di convenzione fra il Regio Ispettorato e l'anzidetta Società che assumerebbe l'esecuzione dell'opera medesima mercè il prezzo a corpo di L. 195,000 ed alle condizioni incluse nello schema stesso.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il proprio benestare all'attuazione della tariffa proposta dalla Mediterranea, concernente il trasporto dei cartoni.

—

Ci informano che tanto la Mediterranea che l'Adriatica hanno approvato il verbale delle conferenze tenute in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, nei giorni 28 e 29 maggio p. p. per rivedere il progetto delle tariffe e delle condizioni per l'uso dei biglietti ad itinerario combinabile. Le stesse Amministrazioni hanno poi anche approvato i provvedimenti nella medesima conferenza convenuti e da adottarsi rispetto agli esistenti biglietti circolari e di andata e ritorno a lunga validità e percorrenza, in conseguenza dell'attuazione degli altri suddetti ad itinerario combinabile.

—

A partire dal 1° corrente mese venne stabilito di ammettere la stazione di Forlì alle tariffe eccezionali n. 11 e 11 *bis*, pel trasporto dei prodotti vinicoli.

—

La Mediterranea ha sottoposto, con parere favorevole, alla superiore approvazione una domanda della Ditta C. Candiani e Comp. per ottenere che le agevolezze accordatele per i suoi trasporti di laterizi da Lungavilla a Milano-Porta Garibaldi, a Milano-Porta Ticinese, a Milano-Piazza Castello, che scadrà col 31 del corrente mese, sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, a decorrere dal 1° agosto p. v., ed estesa anche ad eguali invii a Milano-Porta Sempione ed a Milano-Porta Romana.

—

L'Adriatica ha sottoposto, con parere favorevole, all'approvazione governativa, le due domande seguenti:

a) domanda della Ditta Fueter-Tognola e Comp. per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della convenzione scaduta col 30 giugno u. s. per i suoi trasporti di calce da Palombara-Marcellina a Roma;

b) domanda della Ditta Fratelli Fontana di Badia Polesine per la rinnovazione per un altro anno della concessione speciale di cui fruiva, relativa ai suoi trasporti di legname da Brixen e da stazioni al sud di Brixen a Badia Polesine.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Mondovì-Villanova. — Il Ministro dei Lavori Pubblici, Prinetti, ricevette, nei giorni scorsi, l'avv. Viale di Mondovì, che era accompagnato dall'on. Gianolio.

Al Ministro l'avv. Viale ha presentato la domanda del Consorzio per la ferrovia economica Fossano-Mondovì per il concorso governativo al prolungamento della ferrovia sino a Villanova-Mondovì.

Il Ministro, riservandosi di sottoporre la domanda ai corpi consultivi che debbono pronunziarsi al riguardo, disse che ne avrebbe sollecitate le deliberazioni, mostrandosi per parte sua favorevole.

Ferrovia Alessandria - Savona. — *Servizio merci a grande velocità nella stazione di Borgoratto.* — La stazione di Borgoratto, della linea Alessandria-Savona (Rete Mediterranea), già abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità, limitatamente alle spedizioni non superanti i 50 chilogrammi, è stata abilitata, a cominciare dal 1° luglio a. c., al servizio della grande velocità, limitatamente alle spedizioni non superanti il peso di 100 chilogrammi.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 10 luglio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,309,552.22, con una diminuzione di lire 70,713.67 sulla corrispondente decade del 1896.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 giugno 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 252,455, con un aumento di L. 18,548 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 20 giugno 1897 ammontano a L. 10,179,836, con un aumento di L. 398,894 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Il valico del Gran San Bernardo. — Il presidente della Camera di Commercio di Torino, annunciò, in seduta del 13 corr. della Camera medesima, essere prossima la presentazione al Governo della domanda della Società inglese per la costruzione della ferrovia elettrica attraverso il Gran San Bernardo, di cui ebbimo più volte occasione di occuparci.

L'on. Prinetti promise che la domanda verrà sollecitamente esaminata.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia del Pilato.* — Durante il passato mese di giugno questa ferrovia di montagna trasportò 5423 passeggieri contro 4955 nello stesso mese del 1896.

— *Ferrovia del Righi.* — Domenica scorsa ebbe luogo ad Arth l'adunanza generale degli azionisti della ferrovia Arth-Righi. Erano presenti 82 azionisti rappresentanti 5542 azioni e vennero approvati i conti ed il rapporto di gestione del 1896; gli azionisti non ricevono alcun dividendo. A membro del Consiglio di Amministrazione venne nominato il sensale Gamper in Zurigo. Dopo l'Assemblea Generale gli azionisti partirono con treno speciale per la vetta del Righi ove ebbe luogo un pranzo.

— *Compagnia Giura-Sempione.* — La situazione dei prodotti e delle spese della Compagnia concernente l'esercizio 1896 è la seguente:

PRODOTTI.			
Prodotti d'esercizio	L.	31,800,914	
Prodotti dei capitali disponibili . . .	»	364,007	
Somme prelevate sopra fondi speciali .	»	2,469,455	
Totale	L.		34,634,376
SPESE.			
Spese d'esercizio	L.	18,152,905	
Interessi in conto corrente	»	158,495	
Interessi dei prestiti consolidati . . .	»	6,428,624	
Ammortizzamenti	»	199,584	
Versamenti ai fondi speciali	»	3,234,945	
Spese diverse	»	597,624	
Totale	L.		28,772,177
Eccedenza dei prodotti		L.	5,862,199
Riporto del 1895		»	1,709
Restano a disposizione degli Azionisti		L.	5,863,908

Il Consiglio di amministrazione propone di ripartire questa somma in questo modo:

Al fondo di riserva speciale per ammortizzamento delle spese e perdite di corso del prestito 3 1/2 per cento del 1894	L.	1,559,000
Alle 104,000 Azioni privilegiate (fr. 22.50 per azione, ossia 4 1/2 per cento) . . .	»	2,340,000
Alle 245,600 Azioni ordinarie (8 per cento per Azione, ossia 4 per cento)	»	1,908.000
Riporto a nuovo	»	108
Totale	L.	5,863,908

Ferrovie Francesi. — *Le ferrovie del Calvados.* — Con decreto in data 15 giugno 1897 è stato dichiarato di pubblica utilità l'impianto nel Dipartimento del Calvados di una rete di tramways, a trazione a vapore, comprendente le linee seguenti:

1. Da Grandcamp-les-Bains alla stazione di Molay-Littry (ferrovia Parigi-Cherbourg), ed alla miniera di Littry;
2. Da Courseulles ad Arromanches ed a Bayeux;
3. Da Caen a Falaise, per Bretteville-sur-Laize e Ussy;
4. Da Port-en-Bassin a Bayeux.

La costruzione e l'esercizio delle quattro linee di cui si tratta sarà fatta dal Dipartimento del Calvados.

Ferrovia Franco-Abissina. - Parecchi giornali finanziari assicurano che Menelik ha definitivamente concesso ad una Società Francese la costruzione di una ferrovia da Gibuti al Nilo azzurro, per Addis-Abeba per una lunghezza di 700 chilometri.

La Società riceverebbe dal Governo una guarentigia di tre milioni all'anno e si chiamerebbe *Società imperiale privilegiata delle ferrovie abissine.* Sarebbe già designato come direttore generale il signor Suais, ingegnere capo al Ministero delle Colonie.

Ferrovie Turche. — *Società delle Ferrovie Orientali.* — Compreso un riporto di 138,505 franchi, i prodotti dell'anno 1896 furono di 2,673,804 franchi, che il Consiglio d'Amministrazione propone di ripartire come segue: alla riserva ordinaria 126,764 franchi; al fondo di rinnovazione del materiale 300,000 franchi; alla riserva straordinaria 500,000 franchi; dividendo del 16 0/0 per azione 1,600,000; riporto a nuovo 147,039 franchi.

L'anno precedente il dividendo era stato pure di 16 franchi.

Ferrovie Giapponesi. — Un progetto di sovvenzione del 6 0|0, presa sul fondo proveniente dall'indennità di guerra, è stato presentato al Parlamento in favore della Compagnia delle ferrovie di Formosa.

La detta sovvenzione sarà versata alla Società, durante dodici anni, che dovrà a suo carico costruire le linee da Kelung a Taichou, da Taichou a Kagi e da Kagi a Takao.

Queste linee dovranno essere aperte all'esercizio entro i 5 anni a datare dalla firma della convenzione tra lo Stato e la Compagnia.

La Compagnia delle ferrovie di Formosa è costituita col capitale di 15 milioni di yens, che può essere aumentato o diminuito secondo le circostanze.

Ferrovie Boliviane. — Il Governo boliviano, ha ultimamente accordato ad un cittadino nord-americano, signor Swan, la concessione di una ferrovia che partendo da un punto da determinarsi sulla riva destra del Paraguay giungerà a Santa Cruz de la Sierra, capitale del dipartimento che porta questo nome.

Sono progettate ramificazioni in direzione del Beni, dell'Acre del Mache de Dios. Il sindacato concessionario e *l'American Developpement Company* e la Compagnia si organizzerà sotto il nome di Bolivian Oriental Railway Company.

I seguenti vantaggi sono assicurati all'impresa: garanzia d'interesse del 6 0|0 per venti anni, con ipoteca sopra le entrate presenti e future della regione del Paraguay e della regione del Beni; cessione di 8000 leghe quadrate di terre vacanti, di cui 3000 nel Chaco, 3000 nel Nord-Ovest boliviano, 2000 nei dipartimenti del Beni e di Santa Cruz; franchigia all'importazione del materiale necessario.

L'impresa dovrà depositare la garanzia di 50,000 boliviani entro dodici mesi a partire dal 1° febbraio.

Ferrovie dell'Isola di Formosa. — Il Console investito del Vice-Consolato di Francia a Formosa informa che il Governo ha presentato al Parlamento, in favore della Compagnia ferroviaria di Formosa, una domanda di sovvenzione. Il progetto porta che una sovvenzione del 6 0|0, presa sui fondi dell'indennità di guerra, sarà versata, a partire dal mese di aprile, durante dodici anni, alla Compagnia, che da parte sua accetta le condizioni seguenti:

1. La rete comprenderà tre linee principali:
   A. Linea da Kelung a Taichou;
   B. » da Taichou a Kagi;
   C. » da Kagi a Takao;
2. La Compagnia è costituita col capitale di 15 milioni di yens, che potrà, secondo le circostanze. essere aumentato o diminuito;
3. Le linee dovranno essere compiute ed aperte all'esercizio in un termine di 5 anni, a datare dalla firma della Convenzione tra lo Stato e la Società;
4. Se la Compagnia non attendesse ai suoi impegni o non si conformasse alle prescrizioni della Convenzione, essa sarebbe obbligata a restituire le somme che avrà ricevuto dallo Stato.

Notizie Diverse

L'Esposizione generale italiana di Torino 1898. — Non si sarà mai raccomandato abbastanza agli espositori di affrettarsi ad inviare la rispettiva domanda di ammissione, perchè se il termine prescritto per la presentazione delle domande venne prorogato a tutto il corrente luglio, questa proroga sarà probabilmente la prima ed ultima.

Già si può accertare che lo spazio non sovrabbonda nell'Esposizione di Torino del 1898, ed il Comitato esecutivo, cui piace disporre la Mostra inappuntabilmente e senza la fretta che all'ultim'ora suol cagionare errori ed inconvenienti, desidera conoscere al più presto la quantità e la qualità degli espositori per poter addivenire alle necessarie operazioni di ammissione e di assegnazione delle aree.

Il movimento d'affluenza degli espositori si accentua di giorno in giorno, e ormai si può riconoscere che i principali industriali han già voluto assicurarsi un posto per mostrarsi nel miglior modo e distinguersi in questo grande convegno del 1898. Già si sa che la fiorente industria serica comasca concorrerà largamente, nonostante che debba essa prepararsi pell'Esposizione di Como dell'anno successivo.

È assai significante il fatto che pervennero già dall'estero numerose domande di espositori, i quali, forse non sapendo che l'Esposizione sia Nazionale, eccezione fatta per alcune Divisioni, chiedono di poter allestire delle Mostre grandiose, offrendo di pagare forti somme pel posteggio. Tali prove di fiducia nell'industria estera sono altamente soddisfacenti, pur dovendosi respingerle a causa della *nazionalità* della Mostra.

La sottoscrizione pubblica sta per raggiungere i due milioni, mercè il cospicuo concorso reale, già versato, di centomila lire.

La Sezione musicale della Commissione dei festeggiamenti ha aperto un concorso fra i compositori italiani con premi di lire 1000 e di lire 500, per una sinfonia in quattro tempi o per una *suite* per grande orchestra ordinaria, da eseguirsi per la prima volta nei grandi concerti orchestrali dell'Esposizione.

Una delle maggiori attrattive della futura Esposizione saranno le fontane monumentali luminose, che si costruiscono dinanzi alla facciata tripla verso il Po, sopra un laghetto della superficie di 1800 mq. Per queste fontane incantevoli, che costeranno oltre cento mila lire, occorreranno 500 litri d'acqua al minuto secondo. Di sera quattro grandi fari elettrici proietteranno luce e colori sulle cascate e sui zampilli d'acqua.

Il grande disastro ferroviario di Copenaghen. — Da Berlino giungono questi orribili particolari sul disastro ferroviario presso Copenaghen:

Gjentoffte è una piccola stazione sulla linea suburbana da Copenaghen a Elsinora, molto frequentata nei giorni festivi.

Essendo amenissimo il paesaggio che si svolge fra un braccio di mare e dei grandi boschi di betule i vagoni sono aperti e così detti a giardiniera.

Il treno distrutto era fermo in stazione di Gjentoffte, quando fu preso in coda da un treno proveniente da Elsinora e che correva a tutto vapore.

Negli ultimi vagoni del treno postale fermo era riunita una Società di socialisti che aveva fatto una gita di piacere.

Trentanove morti, di cui nove ragazzi, furono subito estratti dalle rovine dei vagoni, cinque feriti morirono mentre si trasportavano a Copenaghen; altri molti, di cui s'ignora il numero, morirono nella notte a *Johannislif* e nei diversi altri ospedali.

Si ritiene che i feriti siano un centinaio ed i morti passino la cinquantina.

Un tunnel fra la Gran Bretagna e l'Irlanda. — Scrivono al *Corriere della Sera*:

Mr. Arnold Forster, l'onorevole di Belfast, si è fatto caldo iniziatore d'un tunnel fra la Gran Bretagna e l'Irlanda e ne' suoi scritti e nelle sue conferenze in proposito dimostra che la cosa non soltanto è possibilissima dal punto di vista tecnico, ma sarebbe anche largamente rimuneratrice. E notate che cotesto tunnel costerebbe, secondo i preventivi, dai dieci ai dodici milioni di sterline, e che de' punti, presi sinora in considerazione per essere tra loro collegati, si preferiscono dai tecnici proprio i più lontani, cioè Larne presso alla contea d'Antrim da parte irlandese e Stranaer nel golfo di Solway sulla costa scozzese. Il tunnel fra questi due punti avrebbe una larghezza di circa otto miglia inglesi, ma la profondità delle acque, sotto alla quale si dovrebbe lavorare, non sarebbe ivi in media che di cinquecento piedi.

Le vibrazioni delle carrozze ferroviarie. (A. Rudolff, *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens*). — L'autore ha fatte numerose esperienze per investigare le cause delle scosse che si hanno sui carri fer-

roviari durante il movimento. Le vetture esperimentate sono tutte della Compagnia ferroviaria di Stato Austro-Ungarica usate pei treni espressi di prima e seconda classe, a due assi, con un peso medio di 11.5 a 12 tonn., e con uno scartamento fra gli assi rispettivamente di m. 4.88 e m. 5.05.

Le vibrazioni causate da difetto nell'armamento, o nell'accoppiamento o nelle congiunzioni, non sono naturalmente tenute in conto nello studio, esperimentando sempre su strade ben fatte, con vetture perfette, non influenzate dalla vicinanza di altri veicoli, e situate nella parte centrale del treno.

Ciò premesso, le vibrazioni si possono dividere in due classi, e cioè:

1° vibrazioni principalmente verticali che producono uno speciale tremolìo del pavimento e delle scosse nelle traverse;

2° vibrazioni trasversali.

Le prime sono brevi e frequenti, circa 300 per minuto; diventano percettibili ad una certa velocità, crescono anche molto rapidamente colla velocità stessa e non sono per nulla influenzate dalle curve.

Quelle invece della seconda classe sono irregolari, appaiono ad intervalli e con forza variabile sotto forma di un dondolamento più o meno continuo della vettura intorno al suo asse verticale. Prendono maggior forza sulle tratte rettilinee e decrescono molto sulle curve.

La causa delle vibrazioni della prima categoria è sempre la posizione eccentrica del centro di gravità delle ruote. Da esperienze appositamente fatte è stato provato che se si adotta la sospensione perpendicolare delle molle, la principale causa di queste oscillazioni è tolta e si hanno solamente piccole ondulazioni nella direzione del viaggio sopportabilissime.

Le vibrazioni della seconda specie hanno invece la loro causa principale nel sistema comune di collegamento delle molle agli assi del veicolo. Fissando direttamente la staffa della molla a balestra alle boccole delle ruote e gli estremi a sospensioni attaccati all'incastellatura, si possono eliminare bensì gli urti verticali, ma non certamente quelli orizzontali.

Quale rimedio efficace a tutto ciò, l'A. indica l'impiego di molle trasversali disposte come nel sistema americano a carrello.

Influentissimi, poi, sull'entità di queste vibrazioni sono senza dubbio lo stato di conservazione del veicolo, il grado di logoramento delle ruote, delle rotaie, ecc., e principalmente:

1° Le difettose condizioni della costituzione e della tensione delle molle. Queste devono essere sufficientemente flessibili per potere trasformare gli urti in dolci ondulazioni non spiacevoli, e nello stesso tempo resistenti pel carico che devono sopportare. Le molle corrispondenti ad uno stesso asse devono essere perfettamente simili e tutte le molle di una stessa vettura, fatte di uno stesso materiale;

2° la posizione e le condizioni dei sopporti delle molle;

3° la non sufficiente conicità dei cerchioni delle ruote; il che dà luogo sempre a ondulazioni trasversali forti e spiacevolissime;

4° la diversità nelle lunghezze delle molle dei repulsori corrispondenti alla stessa parete di un veicolo, e quindi la non uniforme compressione nelle molle stesse;

5° giuochi nei cuscinetti e nelle aste dei repulsori.

È di grandissima importaza per la società esercente una ferrovia lo stabilire quale sia il periodo di tempo più razionale durante il quale il veicolo può fare servizio senza inconvenienti, e dopo il quale occorra un rinnovamento in officina.

Si usa stabilire detto intervallo basandosi sui chilometri percorsi, ma secondo l'A., a questo criterio è preferibile quello basato appunto sull'entità delle vibrazioni patite dal veicolo in esame, che, secondo lui, dànno meglio una idea dello stato suo di conservazione.

A correggere poi le vibrazioni classificate nella prima categoria, l'A. considera l'adozione di contrappesi atti a controbilanciare la posizione eccentrica dei baricentri delle ruote. Dà una dettagliata relazione degli esperimenti da lui fatti e che a questa conclusione lo condussero, espone il metodo per la loro calcolazione e descrive chiaramente gli apparecchi da impiegarsi.

Nuovo progetto di un canale di comunicazione fra il mar Nero col mar Baltico. — Già altre volte si è riferito come il Governo russo avesse messo da lungo tempo allo studio un progetto per la comunicazione del mar Nero col Baltico, mediante un canale che unirebbe il corso del Dnieper con quello della Duna, ponendo così in comunicazione diretta i porti di Kherson e di Riga.

Secondo una corrispondenza indirizzata da Lemberg a un giornale di Danzica, si mirerebbe in Austria a pervenire alla stessa meta per un'altra via, riunendo così i corsi del Dniester e della Vistola. Nel prossimo autunno, il Landtag di Galizia discuterà il progetto già lungamente elaborato, d'un canale che partirebbe dal Dniester presso Rudki (Galizia) e seguendo la valle della Wiszenka e della Wisania, passerebbe per Hodyna-Mosciska (stazione ferroviaria di Lemberga Cracovia), Kolnikowa e Stubna, per cadere nel San, affluente della Vistola, fra Grabowice e Michalowak (circolo di Jaroslaw). La lunghezza del canale sarebbe di 68 km. circa, la profondità di 3 m. e la larghezza al livello dell'acqua di 20 m. Da un mare all'altro, vale a dire da Odessa a Danzica, offrirebbe un tragitto più corto del canale attualmente in istudio in Russia.

La corrispondenza che dà questi ragguagli non indica quali saranno le spese probabili dell'impresa di cui si tratta. Oltre all'escavazione del canale, vi sarà la necessità di rettificare i corsi del Dniester e del San sopra una estensione abbastanza grande. Se il disegno verrà adottato darà occasione senza dubbio a pubbliche aggiudicazioni, e noi confidiamo che dopo lo splendido successo, che era quasi audacia lo sperare, avuto recentemente dall'Impresa italiana Peregrini, Calderai, Feltrinelli, coll'ottenere la concessione d'un'opera pubblica importantissima la cui spesa ammonta a parecchi milioni nella stessa città di Vienna, od in un concorso internazionale, ci infonde la speranza, e più ancora la fiducia, che i nostri appaltatori vorranno tendere la loro attenzione al disegno del quale noi ci siamo intrattenuti.

Il nuovo gran ponte fra New-York e Brooklyn. — E' in costruzione un nuovo gran ponte sospeso sulla riviera dell'Est, destinato a congiungere New-York e Brooklyn; esso dovrà essere terminato il 1° gennaio 1900 e costerà circa 38 milioni. E' costituito da una travata centrale sospesa e di due viadotti d'accesso, uno dal lato di New-York, l'altro da quello di Brooklyn. La travata centrale riposa su due pile di muratura, le cui fondazioni saranno basate sulla roccia, cioè ad una profondità media di 25 m.; inoltre l'altezza del loro coronamento al disopra del livello delle acque alte sarà di 8 metri. Su questi zoccoli di muratura poggiano dei piloni metallici, che portano le gomene di sospensione. Ogni pilone è composto di quattro travi tubolari metalliche di circa m. 1,30 di lato congiunte con traliccio. Queste travi montano verticalmente sino al livello del piano del ponte; da questo punto in su i due piloni si avvicinano leggermente l'uno all'altro. La loro distanza da asse ad asse è di circa 32 m. quella delle due pile del ponte è di 533 metri. Il ponte è sostenuto mediante quattro cavi metallici di m. 0,45 di diametro, composti ciascuno di 6800 fili di 6 mm. Gli ancoraggi situati 190 metri dietro le pile, sono costituiti da massi di muratura di m. 50 di lato e di m. 33 di altezza e il loro peso totale sorpasserà le 160,000 tonn. Questi massi dovranno resistere agli sforzi dovuti al peso della travata sospesa, peso che non sarà minore di 12,500 tonn.

Sul ponte vi saranno due marciapiedi di 4 m. di larghezza, quattro vie per i tramway e due vie sopraelevate.

La lunghezza totale dell'opera, compresi i viadotti d'accesso, sarà di m. 2400.

L'*Iron Age* fa notare, a questo proposito, che il ponte attuale di Brooklin, che è costato più di 76 milioni, non è lungo che 2000 m., con una larghezza di 29 metri.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per la costruzione di un fabbricato ad uso ufficio grande velocità in stazione di Milano Centrale. Importo L. 59,500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 20 corr., ore 10.30;

Per lavori di difesa della stazione di Segni e tratti attigui della diretta Roma-Segni e della Ciampino-Velletri Segni dalle inondazioni del fiume Sacco. Importo L. 19,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 22 corr., ore 10.30.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Melli Antonio di Laveni, il lavoro di consolidamento della trincea di Besnate (linea Gallarate-Laveno), col ribasso del 18.07 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Municipio di Chioggia (27 luglio, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di parziale selciatura del corso Vittorio Emanuele dall'Ufficio telegrafico alla Torre o Porta Garibaldi. Importo lire 77,390.55. Cauz. L. 7739.

Municipio di Este (28 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto (in 4 lotti) dei lavori per la riduzione dei locali sud nord del Castello comunale ad uso Scuole elementari maschili urbane:

1° lotto. — Opere di muratura, tagliapietra, terrazzaio, falegname ed inerenti forniture ed assistenze, esclusa pel falegname la costruzione dei ferramenti contemplata nel lotto 4°. Importo lire 26,173.54. Cauz. provv. L. 2700;

2° lotto. — Opere di pavimentazione in cemento. Importo lire 3053.23 Cauz. provv. L. 350;

3° lotto. — Fornitura ferramenta lavorata anche in ferramenti e ghisa, tubature ed altro in latta e ghisa, con assistenza alla posa in opera. Importo L. 15,198.78. Cauz. provv. L. 1550;

4° lotto. — Fornitura, costruzione ed adattamento ferramenti in legname. Importo L. 2574.45. Cauz. provv. L. 300.

Importo totale dei 4 lotti L. 47,000.

Municipio di Firenze (29 luglio, ore 11, 1ª asta). — Appalto, in due lotti, dei lavori e delle provviste occorrenti alla fognatura e lastricatura di diverse vie e piazze del centro della città non ancora sistemate:

1° lotto. — Fognatura e muratura di lastrico. Importo lire 163,800. Cauz. provv. L. 17,000;

2° lotto. — Fornitura di lastrico, ecc. Importo L. 108,100. Cauz. provv. L. 10,000.

Fatali 19 ogosto, ore 11.

Municipio di Roma (30 luglio, ore 12, unico e definitivo). — Appalto di alcuni lavori di sistemazione da eseguirsi nel cimitero comunale al Verano. Importo L. 22,500. Cauz. provv. L. 1000.

Prefettura di Piacenza (5 agosto, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgenti a destra del prolungamento a monte con risvolto entro sponda della difesa del Tinazzo e pel ricarico della difesa stessa nel tratto sovra lo sbocco del colatore Valle-Valletta, in comune di Monticelli d'Ongina. Importo L. 81,000. Cauz. provvisoria L. 5000.

Deputazione Provinciale di Bologna (10 agosto, ore 13, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del 3° e 4° tronco della strada Fanano-Porretta, da Lizzano in Belvedere al torrente Bardagna. Importo L. 447,176.19. Cauz. provv. L. 40,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Municipio di Craïova* (28 agosto). — Concessione per fornire la città di acqua potabile. Cauzione provvisoria Fr. 25,000.

Austria-Ungheria. — Fra breve, a Budapest, impianto di una strada ferrata a gomena. Fiorini 3,000,000.

— Fra breve alla municipalità, a Brunn, costruzione d'una officina destinata all'illuminazione e alla forza motrice per l'elettricità. Fiorini 650,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (27 luglio, ore 12, fatali). — Fornitura di kg. 21,400 di **stagno** in pani (marca Banka). Importo ridotto L. 38,335.53. (Ribasso già ottenuto 16.68 0[0 su L. 46,010)

Regia Fabbrica d'armi — Terni — (29 luglio, ore 16.30, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 15,000 di **olio** d'oliva ordinario. Importo L. 18,000. Cauz. L. 1800. Consegna a giorni 120.

Genio Militare — Torino — (30 luglio, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di m. c. 396 di **pietra** concia arenaria, lavorata alla martellina mezzanamente. Importo L. 34,056. Cauzione L. 3500. Consegna a giorni 250.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (30 luglio, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **olio:** kg. 10,000 minerale, per trasmissioni e macchine diverse, a L. 0,40 il kg.; 2000 minerale, per cilindri di macchine a vapore, a L. 1.10; 1000 ricino ordinario a L. 1. Cauz. L. 740. Consegna in giorni 90.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 10	Luglio 17
Azioni Ferrovie Biella	L. 502	502
» » Mediterranee	» 537	531
» » Meridionali	» 699	701
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	385
» » » (2ª »)	» 357	357
» » Secondarie Sarde	» 278	278
» » Sicule	» 611	611
Buoni Ferrovie Meridionali	» 538	537.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	L. 299	300
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 325	325
» » Gottardo 4 %	» 101	101.20
» » Mediterranee 4 0[0	» 509	509
» » Meridionali	» 313	316
» » Meridionali Austriache	» 395.50	395
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307.50	308
» » » 2ª emiss. »	292	293
» » Pontebba	» 471	471.50
» » Sarde, serie *A*	» 301	301
» » » serie *B*	» 299	299
» » » 1879	» 304.50	307.50
» » Savona	» 325	330
» » Secondarie Sarde	» 451	452
» » Sicule 4 0[0 oro	» 485	485
» » Tirreno	» 480	480
» » Vittorio Emanuele	» 332	336

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramvie Parmensi. — Dal 1° luglio sono rimborsate le seguenti obbligazioni state estratte: 0527 0847 1627 2159 2170 2236 2593 2938 2989 3254 3317 3949.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

3 agosto. — **Società Veneta di Navigazione a vapore lagunare.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14, nella Camera di Commercio di Venezia.

10 agosto. — **Tramvie della Provincia di Cremona.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 8, nella Sede sociale in Torino, corso Vittorio Emanuele, 78.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 1° al 10 Luglio 1897.* — *1ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4608	4401	+ 201	1101	1291	— 190
Media.	4608	4401	+ 201	1101	1291	— 190
Viaggiatori	1,304,863 12	1,254,080 28	+ 50,782 84	59,913 70	83,034 85	— 23,121 15
Bagagli e cani. . . .	65,656 57	62,316 90	+ 3,339 67	1,511 27	2,745 64	— 1,234 37
Merci a G.V. e P.V. acc.	317,342 85	333,361 75	— 16,018 90	11,987 62	13,673 18	— 1,685 56
Merci a P. V. . . .	1,494,242 22	1,558,960 73	— 64,718 51	54,034 87	72,092 56	— 18,057 69
TOTALE .	3,182,104 76	3,208,719 66	— 26,614 90	127,447 46	171,546 23	— 44,098 77
Prodotto per chilom. .	690 56	728 10	— 37 54	115 76	132 88	— 17 12

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

35ª Decade — Dall'11 al 20 Giugno 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	74,253.00	1,988.00	9,396.00	108,753.00	1,273.00	195,663.00	616.00	318.00
1896	81,470.00	1,550.00	7,511.00	89,146.00	1,255.00	180,932.00	616.00	294.00
Differenze nel 1897	— 7,217.00	+ 438.00	+ 1,885.00	+ 19,607.00	+ 18.00	+ 14,731.00	»	+ 24.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 GIUGNO 1897.								
1896-97	3,100,784.00	67,509.00	343,038.00	4,304,224.00	46,391.00	7,861,896.00	616.00	12,763.00
1895-96	3,122,933.00	69,834.00	344,762.00	4,042,024.00	48,055.00	7,627,608.00	616.00	12,382.00
Differenze nel 1897	— 22,199.00	— 2,325.00	— 1,724.00	+ 262,200.00	— 1,664.00	+ 234,288.00	»	+ 381.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	33,279.00	628.00	2,552.00	16,130.00	145.00	52,734.00	484.00	109.00
1896	31,071.00	501.00	2,426.00	15,447.00	102.00	49,547.00	484.00	102.00
Differenze nel 1897	+ 2,208.00	+ 127.00	+ 126.00	+ 683.00	+ 43.00	+ 3,187.00	»	+ 7.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 GIUGNO 1897.								
1896-97	1,174,073.00	21,519.00	96,104.00	869,814.00	8,829.00	2,170,339.00	484.00	4,484.00
1895-96	1,172,828.00	20,120.00	89,708.00	722,693.00	8,781.00	2,014,130.00	484.00	4,161.00
Differenze nel 1897	+ 1,245.00	+ 1,399.00	+ 6,396.00	+ 147,121.00	+ 48.00	+ 156,209.00	»	+ 323.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	3,117.00	35.00	193.00	713.00	»	4,058.00	23.00	176.00
1896	2,651.00	92.00	204.00	481.00	»	3,428.00	23.00	149.00
Differenze nel 1897	+ 466.00	— 57.00	— 11.00	+ 232.00	»	+ 630.00	»	+ 27.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 20 GIUGNO 1897.								
1896-97	109,401.00	4,126.00	9,015.00	25,004.00	55.00	147,601.00	23.00	6,417.00
1895-96	108,955 00	4,612.00	8,132.00	17,450 00	55.00	139,204 00	23.00	6,052.00
Differenze nel 1897	+ 446.00	— 486.00	+ 883 00	+ 7,554.00	»	+ 8,397.00	»	+ 365.00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI MAGGIO 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Cirié-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	13,381.25	32,907.65	26,895.65	24,209.02	2,877.40	2,363.40	740.25	10,380.25	—
Piccola Velocità.	409.50	12,472.60	17,089.30	28,288.01	566.65	—	69.20	5,560.15	8,899.65
Totali	13,790.75	45,080.25	43,984.95	52,497.03	3,444.05	2,363.40	809.45	15,940.40	8,899.65

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia

Società Anonima con sede in Roma. — Capitale Lire 20 milioni interamente versato

Pagamento della cedola N. 22 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che, in seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione, a partire dal *28 giugno 1897*, le sottoindicate Casse pagheranno, contro consegna della Cedola n. 22,

la somma di L. 12.50 per Azione

per 2° acconto sugli utili dell'esercizio in corso.

Coi *30 giugno corrente* si prescrive il *pagamento della Cedola n. 12.*

Roma, giugno 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Palermo, presso la Cassa centrale della Società — **Firenze,** presso la Banca d'Italia e la Banca Commerciale Italiana e la Cassa centrale della Società delle Strade Ferrate Meridionali — **Genova** e **Milano,** presso la Banca d'Italia e la Banca Commerciale Italiana — **Messina,** presso la Banca d'Italia e la Banca di Messina — **Napoli,** presso la Banca d'Italia e la Cassa della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo — **Roma,** presso la Banca d'Italia e la Banca Commerciale Italiana — **Torino,** presso la Banca d'Italia e i signori fratelli Marsaglia e C., in liquidazione — **Alessandria, Ancona, Asti, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Livorno, Novara, Padova, Perugia, Porto Maurizio, Venezia, Vercelli, Verona,** presso la Banca d'Italia — **Trieste,** presso la filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito — **Francoforte s|M,** presso i sig.i D'Erlanger e Figli — **Basilea,** presso la Basler Handelsbank — **Londra,** presso i signori P. P. Rodocanachi e C. — **Parigi,** presso il Crédit Lyonnais.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
Calais-M. (ora francese) . Par.	Déjeun. 1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (Buffet) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
Amiens (Buffet) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Paris-Nord (Buffet) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.	

STAZIONI	(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.	2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»	8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
				1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.	8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»	»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—	6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—	12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

P. Favale G. Direttore Proprietario responsabile

ANNO XXX. Sabato, 24 Luglio 1897 NUM. 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL PORTO DI GENOVA ED IL CANALE DEL RODANO

L'ing. Dumur, direttore tecnico della « Compagnia Giura-Sempione », nel discorso pronunciato dinanzi la Giunta municipale di Genova il 23 giugno, a cui accennammo nel n. 26 del *Monitore*, si occupò a lungo dei probabili effetti del progettato canale del Rodano sull'ideata linea del Sempione.

È interessante riassumere le idee del tecnico competente in questo argomento tanto dibattuto in Francia e da noi, per quanto concerne gli interessi del Porto di Genova.

Il disegno di un canale di navigazione fra il porto di Marsiglia e la parte più navigabile del Rodano non è punto recente: essa risale anzi al 1507, sotto il regno di Luigi XII, e un progetto di massima fu già compilato nel 1839 dall'ingegnere svizzero Montricher.

Il progetto attuale dell'ing. Guérard fu elaborato nel 1879 e venne messo innanzi nel 1886-87 e poi nel 1891-92, ogni volta cioè che sembrava dovesse entrare nel dominio dei fatti compiuti il traforo del Sempione.

L'esecuzione di questo progetto, diceva l'ing. Dumur, non pare dunque imminente, nonostante che formi oggetto delle deliberazioni delle Camere francesi dal principio dell'anno.

Le difficoltà dell'opera non sono poche. Il canale non avrebbe uno svolgimento superiore ai 54 chilometri; ma in questo percorso comprenderebbe un tunnel entro la roccia dell'Estaque di circa 7500 metri di lunghezza con una sezione di metri 22.50 di larghezza e metri 16.20 di altezza. Tanto che il *Conseil général des Ponts et chaussées* qualificò questo traforo come « un'opera non paragonabile a nessuna di quelle finora eseguite »; e aggiunse « che, in conseguenza, non si potrebbe fissare il limite massimo della spesa ».

Il preventivo, fissato prima in 73 milioni nel 1880 e portato quindi a 80 milioni nel 1892, può essere ritenuto assolutamente insufficiente, secondo il giudizio dell'ing. Dumur, poichè il tunnel da sè solo esigerebbe una spesa superiore all'ultima cifra. Basta infatti, per convincersene, considerare il profilo trasversale enorme dello scavo da farsi, il quale, compreso il rivestimento strettamente indispensabile, misurerebbe una superficie di 350 metri quadrati almeno, vale a dire, per l'insieme del tunnel, 2,600,000 metri cubi, cioè tre volte e mezzo il traforo del Gottardo.

E qui, sulla base del costo di trafori già eseguiti, l'ingegnere Dumur calcola che il canale progettato verrebbe a costare 40 franchi il metro cubo e quindi complessivamente più di 104 milioni: somma la quale supera da sola il preventivo totale di 24 milioni!.....

L'eventualità di un'eccedenza di spesa è prevista nella relazione del disegno di legge là dov'è detto:

A tenore delle norme votate nel 1879 dalla Camera dei deputati, gli enti locali interessati dovevano fornire un concorso, non rimborsabile, eguale ad un quarto dell'ammontare delle spese e anticipare gli altri tre quarti, che lo Stato avrebbe rimborsati in quindici annualità; e se il costo effettivo dei lavori avesse superato il preventivato, l'eccedenza sarebbe stata a carico dello Stato. Ma il Senato respinse questa combinazione, e, in seguito ad accurati studi, approvò il 17 giugno 1894 un nuovo testo (accettato anche dalla Camera) secondo il quale gli enti interessati forniranno:

« 1° Un concorso non rimborsabile eguale alla metà della spesa preventivata;

« 2° Ulteriori concorsi complementari per sovvenire al di più della spesa nel caso in cui l'effettivo superasse il preventivo ».

Ora è il caso di chiedere se la città di Marsiglia, la quale è in grado di essere ben informata sull'alea che presenta la costruzione di canali, si deciderà realmente a intraprendere il tunnel dell'Estaque.

Ad ogni modo l'ing. Dumur esamina le conseguenze che deriverebbero per Genova qualora venisse costrutto il progettato canale.

Il progetto Guérard ha per unico obbiettivo di mettere a disposizione della città e del porto di Marsiglia tutti i vantaggi della navigazione del Rodano, dalla sua foce fino a Lione, e al di là per mezzo della rete di canali del centro e del nord della Francia.

È da notarsi a questo proposito che, dice l'ingegnere Dumur, di fronte a Genova e rimpetto alla concorrenza che potrà fare la navigazione sul Rodano, questi vantaggi, di cui si vorrebbe fare uno spauracchio contro il Sempione, esistono già fin d'ora. Le opere da eseguirsi lungo il Rodano per assicurarne la navigabilità, cominciate 15 anni or sono e importanti una spesa di 45 milioni, sono oggi finite. Esse hanno aumentato i trasporti per la via del Rodano fino alla concorrenza di 200,000 tonnellate annue; hanno ridotto il prezzo dei trasporti per mezzo delle ferrovie parallele da un centesimo a un centesimo e mezzo per tonnellata-chilometro: vantaggio *indiretto* che ascende in totale a dieci milioni circa, mentre il vantaggio *diretto*, derivante dal minor prezzo di trasporto, rappresenta una nuova economia di circa un milione di franchi. La concorrenza dunque che può fare la navigazione fluviale dal Rodano a Genova esiste già fin d'ora e produce appieno i suoi effetti.

Con opportune citazioni, l'ing. Dumur dimostra che la navigabilità del Rodano non si ferma ad Arles, ma si spinge fino a Saint-Louis. La creazione quindi di un canale navigabile fra Marsiglia e il Rodano non farebbe entrare la concorrenza fra Marsiglia e Genova in una fase nuova, poichè il prezzo di trasporto per acqua da Marsiglia a Lione non potrà diventare inferiore a quello attuale fra Saint-Louis e Lione.

Del resto, dalla stessa relazione del deputato Roux alla Camera francese si rileva che il progettato canale ha essenzialmente per scopo la facilitazione dei trasporti dall'interno verso Marsiglia.

Inoltre il canale del Rodano ha anche i suoi avversari. Essi dicono:

Il canale non può procurare nessun vantaggio, nè sotto il punto di vista dell'economia nel prezzo di trasporto, nè sotto quello della rapidità e della regolarità delle comunicazioni. Il trasbordo potrà essere evitato in poche circostanze; poichè i vapori, prima di scendere a Marsiglia, dovranno preoccuparsi della possibilità di trovare un carico di ritorno, mentre sono sempre certi di trovarne uno nei porti di Arles e di Saint-Louis.

Ma, anche ammettendo che tutti i vantaggi che si ripromettono i promotori del canale del Rodano si realizzino, dovrebb'essere questo un motivo per rinunciare alla linea del Sempione?

L'ing. Dumur risponde negativamente; anzi, secondo il parere suo, dovrebb'essere questo un argomento perentorio per non ritardare oltre un incontestabile miglioramento negli sbocchi del porto di Genova, il quale aumenterà in ogni caso i suoi mezzi di concorrenza di fronte a Marsiglia, qualunque sia per essere lo sviluppo del traffico nel primo emporio commerciale della Francia.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Venticinquesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1896, all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 giugno 1897.

(Traduzione del *Monitore*).

(Continuazione — Vedi Num. 26, 27 e 29).

b) Zoug-Goldau.

Nel 1896, le *espropriazioni* relative a questa sezione, hanno incontrato serie difficoltà, specialmente gli acquisti complementari di terreni resi necessari per gli accidenti menzionati più avanti.

Le espropriazioni dell'esercizio scorso riguardano 63 lotti di una superficie di mq. 252,993 che costarono 584,445 franchi.

Alla fine dell'anno, 5 casi di espropriazione erano pendenti, cioè due lotti del Comune di Zoug e 3 della corporazione di questa stessa città; per i primi, la Commissione di istruzione non ha ancora formulato il suo preavviso; quanto agli ultimi, le ispezioni locali e gli estimi hanno avuto luogo, ma le decisioni della Commissione d'estimo non ci sono ancora pervenute.

Alla fine del 1896, i lavori di questa sezione erano meno avanzati di quelli della linea Lucerna-Immensee. Questo ritardo è dovuto in parte al tempo piovoso che ha persistito in tutta la seconda quindicina di marzo ed ha impediti i lavori da eseguirsi in un suolo mobile ed argilloso che si inzuppava d'acqua, causando dei movimenti considerevoli di terreno ai chilometri 8.1 e 10.

Il primo di questi movimenti si produsse in settembre al km. 8.1; quello al km. 10 presentava molto più gravità e si produsse in dicembre; tutto il terreno compreso fra la linea ed il lago era in movimento; siccome la strada stessa minacciava di crollare, bisognò sottoporla ad una sorveglianza speciale.

Sui tre primi lotti, fino alla stazione di Walchwyl, i lavori erano più avanzati, quando si produsse, il 15 marzo 1897, al punto chilometrico 8.7 ed a sinistra della linea un movimento considerevole di terreno; fino ad una distanza di circa 80 metri dall'asse della linea, il suolo scivolò e venne a colmare sopra una lunghezza di circa 60 chilometri, la profonda trincea che era quasi terminata ed il cui sgombero fu subito intrapreso.

Questi diversi accidenti ci hanno impedito di procedere, a partire da Arth-Goldau, alla posa del binario sopra tutta la sezione fino al raccordamento di Zoug, ma abbiamo fatto posare il binario sopra una lunghezza di circa 7 chilometri a partire da Zoug. Per questo, bisognava spedire il materiale dalla via alla stazione di Zoug, in seguito elevarlo fino al livello del nuovo viadotto e ripartirlo sulla linea per mezzo di treni speciali, correnti sopra binari provvisori.

La fornitura del *materiale di superstruttura* che manca ancora, prosegue regolarmente.

Gli altri impianti per la linea sono pure ordinati.

Astrazione fatta della stazione di Arth-Goldau, i fabbricati della linea comprendono il fabbricato della stazione di Walchwyl e 3 case di guardia.

Nello specchio seguente, diamo le lunghezze rispettive dei tunnels dopo il loro compimento:

Tunnel di Zoug	m.	585
» » Lothenbach	»	36.1
» » Buhl	»	90
» » Rossplaten	»	48
» » St.-Adieu	»	64.5
» » Ruffibach	»	40
» » Kalkofen	»	69
» » Muhlefluh	»	191

La *mano d'opera* comporta le seguenti cifre:

	1896	1895
Totale delle giornate lavorative	488,411	136,809
Giorni di lavoro utili	286	228
Cifra media di operai per giorno	1710	600
» » in gennaio	996	
Cifra massima di operai in maggio	2201	nov. 1283
Cifra media di operai in dicembre	1140	1056

Comparativamente alla sezione Lucerna-Immensee, il totale delle giornate di operai è di 190,000 superiore e la cifra media di operai supera il doppio (1710 contro 813).

Per ciò che concerne la *trasformazione della stazione di Arth-Goldau*, una delle più importanti costruzioni delle nuove linee, i dettagli del progetto sono stati chiusi, nel 1896, di concerto colle Amministrazioni cointeressate (sud dell'Argovia, sud-est Svizzero e Arth-Righi); dopodichè il contratto relativo all'uso comune della stazione era discusso, ma la conclusione non è ancora intervenuta.

Il Rapporto qui riferisce minutamente i lavori per la stazione di Goldau.

Alla chiusura dell'esercizio, le spese per le diramazioni Lucerna-Immensee e Zoug-Goldau ammontavano a franchi 12,688,488.76, ossia 85 0|0 del preventivo di 14,900,000

franchi, compreso il costo della trasformazione della stazione di Arth-Goldau, ma non compresa la nostra quota-parte al costo delle stazioni di Lucerna e di Zoug.

Per ciò che concerne la *nuova stazione di Lucerna*, alla costruzione della quale noi partecipiamo finanziariamente, abbiamo da menzionare quanto segue: Dal 7 settembre i treni merci si servono della nuova linea di accesso per giungere alla nuova stazione di merci in esercizio di già dopo l'autunno del 1894; il 1° novembre ha avuto luogo l'inaugurazione della nuova stazione viaggiatori e la circolazione ha cessato sopra l'antico tronco della Fluhmahle alla stazione provvisoria.

In principio non si disponeva che di due vie da ciascuna parte del *trottoir* principale, ma altri ne furono posati.

Di nostra quota-parte noi abbiamo pagato, alla fine del 1896, fr. 2,249,100 in 14 versamenti successivi.

Le trattative colla Nord-Est, relativamente all'uso comune della *stazione di Zoug*, non furono intavolate che al principio dell'anno corrente.

II. — Esercizio.

A. — Tariffe.

1. — *Servizio dei viaggiatori e dei bagagli.* — Nel nostro ultimo rapporto annuale, noi abbiamo detto che la questione relativa al *prolungamento del termine della validità dei biglietti di doppia corsa* si trovava liquidata dal II Supplemento al regolamento di trasporto svizzero; durante la discussione in seno delle Camere federali, del rapporto di gestione del Consiglio Federale per il 1895, le disposizioni di questo supplemento furono tuttavia criticate, quantunque fossero il risultato di un accordo intervenuto dopo un serio esame fra il Dipartimento delle ferrovie e le Compagnie Svizzere, e le Camere adottarono i postulati seguenti:

1. Il Consiglio Federale è invitato a studiare i mezzi di ottenere dalle Compagnie ferroviarie e di battelli a vapore l'impegno di rimborsare il soprappiù della tassa pagata pei biglietti d'andata e ritorno non utilizzati;

2. Il Consiglio Federale è invitato a riprendere i negoziati colle Compagnie Svizzere di ferrovie, allo scopo di ottenere: 1° che la durata di validità dei biglietti di ritorno per i viaggiatori sia estesa ad un maggior numero di giorni; 2° che la cessione dei biglietti di ritorno a terzi sia interdetta unicamente quando essa assume il carattere di una speculazione.

Il Dipartimento delle Ferrovie ha comunicato questi postulati alle Amministrazioni Svizzere, invitandole a pronunziarsi a questo riguardo nel più breve termine. Le Compagnie hanno consacrato parecchie sedute allo studio di questa questione, ma non fu loro possibile d'inviare, prima della fine dell'anno, la Memoria chiesta dall'Autorità superiore.

Durante l'esercizio, si misero in vigore 16 tariffe e 13 supplementi di tariffe.

Ci pervennero 409 reclami, di cui 105 sono stati respinti; d'altra parte, noi abbiamo dovuto effettuare 376 rimborsi, per la somma di fr. 4569.65; 18 reclami pendenti alla fine dell'anno, sono stati riportati all'esercizio seguente.

2. — *Servizio delle merci.* — L'Associazione delle Ferrovie Svizzere ha ottemperato all'invito del Dipartimento delle Ferrovie, di fargli conoscere il suo parere riguardo al voto espresso dalle Camere Federali che *le tasse per il trasporto dei prodotti e delle merci nel traffico interno, e specialmente per il trasporto dei vini, siano ridotte, prendendo per base, nella misura possibile, il sistema delle tariffe decrescenti in proporzione delle distanze* (*Staffeltarif*). La risposta delle Compagnie è negativa, perchè esse stimano che, attualmente, quando il riscatto delle ferrovie è sul tappeto, non si può desiderare che facciano esperimenti di tariffe, che cagionerebbero una diminuzione possibile di prodotti, per poco che le riduzioni concesse siano di qualche importanza.

Inoltre, l'adozione del sistema delle tariffe decrescenti urterebbe contro molte difficoltà, visto che esso implicherebbe naturalmente l'uniformità delle unità chilometriche di tutte le Compagnie Svizzere, cosa appena realizzabile, data l'ineguaglianza delle unità attualmente applicate dalle diverse imprese di trasporto.

Inoltre, l'applicazione di tariffe decrescenti secondo la distanza non potrebbe essere ristretta al traffico interno svizzero, bisognerebbe invece estenderla al traffico coll'estero, dimodochè l'azione benefica che le Camere Federali attendono dal sistema decrescente quanto al commercio dei prodotti svizzeri, sarebbe spesso paralizzata.

Da un rapporto alle Camere federali, il Consiglio federale ha dapprima esposto il punto di vista in cui si ponevano le Amministrazioni. In seguito, vista l'attitudine declinatoria di queste e considerando il fatto che allo stato attuale della legislazione svizzera in materia ferroviaria, le Autorità federali non hanno il diritto d'imporre alle Compagnie, contro loro gradimento, una riduzione delle tasse di trasporto che non passano i limiti delle concessioni e sono in armonia colle prescrizioni dell'articolo 35 della Legge federale del 23 dicembre 1872 concernente l'impianto e l'esercizio delle ferrovie, il Consiglio federale ha proposto di non esaminare, per il momento, la questione delle tasse per il trasporto delle merci in generale e dei vini in particolare.

Da parte sua, l'Assemblea ha adottato questa proposta; la questione è dunque esaurita.

Durante l'anno 1896 si misero in vigore 7 tariffe e 42 supplementi di tariffe.

Nel corso dell'ultimo esercizio ci pervennero 2644 domande di riduzione di tasse che, aggiunte alle 227 in sospeso al 1° gennaio 1896, formano un totale di 2871, di cui 2686 sono state esaurite e 185 riportate all'anno 1897.

B. — Orario e circolazione dei treni.

a) Servizio d'estate.

Durante il periodo d'estate i rapidi 41 e 58 facevano fermata a Fluelen ed i diretti 45 e 54 a Capolago. Il Dipartimento delle ferrovie ha ordinato di nuovo la fermata del treno 55 a Immensee.

A richiesta di qualche Comune del Sotto-Cenere, noi abbiamo aggiunto al treno merci 507, sul percorso Lugano-Chiasso, una vettura di 3ª classe che ritornava a Lugano col treno merci 520.

Aderendo ad una domanda del Governo di Schwyz, abbiamo aggiunto una vettura di 3ª classe al treno merci 527 tra Brunnen e Rothkreuz, allo scopo di stabilire la corrispondenza diretta a Rothkreuz al treno 166 del Nord-Est svizzero.

In seguito ad una petizione dei Comuni ticinesi interessati, la partenza dei treni 22 e 32 è stata anticipata di 30 minuti.

Per il caso in cui il carico dei treni 54 e 58 superasse, a partire da Biasca, il limite fissato per due locomotive, s'intercalò, come l'anno precedente, sul percorso da Biasca a Goeschenen, i treni supplementari facoltativo 54 *a* e 58 *a;* il primo si effettuò 20 volte ed il secondo 6.

b) Servizio d'inverno.

Per il servizio d'inverno si conservò l'orario d'estate con le modificazioni seguenti:

A richiesta del Governo Ticinese, provocata da una petizione della Municipalità di Locarno, la partenza da questa località del treno 32 è stata ritardata di 30 minuti; ne risultò che questo treno non corrispondeva più a Cadenazzo al treno 22 e dovette perciò essere esteso al tronco Cadenazzo-Bellinzona.

Desiderosi di soddisfare ai voti reiterati della città di Torino, tendente alla creazione di migliori comunicazioni colla Svizzera, il diretto 15, partente da Torino per Luino alle 8.45 del mattino, è stato messo, dal 3 novembre, in corrispondenza col rapido 58 che lascia Bellinzona a 1.48 della sera. A questo scopo la partenza da Luino del treno-omnibus 68 è stata ritardata da 11.50 del mattino alle 12.45 pom., e questo treno ha circolato come diretto di 1ª e di 2ª classe tra Luino e Bellinzona.

Per rimpiazzare il treno 68, si trasformò simultaneamente il diretto 64 Luino-Bellinzona in un treno-omnibus che doveva fermarsi a tutte le stazioni di questa linea.

Per il rimpatrio degli operai italiani si misero in marcia, dal 15 ottobre al 25 dicembre 1896, i treni-omnibus facoltativi 25 *a*, Lucerna-Chiasso, e 55 *bis*, Rothkrenz-Chiasso; il primo circolò 21 volta ed il secondo 13 volte.

Il trasporto degli operai italiani in senso inverso è stato effettuato alla primavera del 1897, cioè dal 14 febbraio al 20 aprile, col treno-omnibus quotidiano 44 *a*, Chiasso-Lucerna.

Inoltre si è prevista la messa in circolazione dei treni-omnibus facoltativi 44 *b*, Lugano-Lucerna; 44 *c*, Chiasso-Rothkrenz; 46, Bellinzona-Rothkrenz, e 72 *a*, Locarno-Bellinzona.

La densità considerevole del traffico dei cereali in provenienza dall'Italia ha necessitato dal 23 novembre 1896 l'intercalazione di 2 treni merci facoltativi in più dei 6 treni simili già organizzati.

C. — Prodotti e statistica del traffico.

	1896 (266 chilometri) Lire	per cento		**1895** (266 chilometri) Lire	per cento		Confronto col **1895** in più Lire	in meno Lire
A) *Prodotti sui trasporti per ferrovia:*								
I. Viaggiatori.	5,805,013.15	35.64	34.15	5,389,915.68	34.27	32.82	415,097.47	
II. Bagagli, animali e merci (spese accessorie comprese):								
a) bagagli.	533,528.10	3.28	3.14	513,891.97	3.27	3.13	19,636.13	
b) animali.	414,697.72	2.55	2.44	669,213.22	4.25	4.08		254,515.50
c) merci di ogni sorta.	9,532,669.31	58.53	56.09	9,154,495.29	58.21	55.74	378,174.02	
Totale. . . .	16,285,908.28	100.00		15,727,516.16	100.00		558,392.12	
B) *Prodotti diversi*	709,660.24		4.18	695,301.72		4.23	14,358.52	
Totale dei prodotti. .	16,995,568.52		100.00	16,422,817.88		100.00	572,750.64	

Come si vede dalla tabella, i prodotti dei viaggiatori, bagagli e merci accusano per l'esercizio scorso un aumento di fr. 812,907.62, mentre che il prodotto del trasporto degli animali diminuì di fr. 254,515.50.

L'eccedenza netta dei trasporti per ferrovia è dunque di fr. 558,392.12, cioè il 3.55 0|0; comparativamente all'anno 1894 essa si eleva a fr. 784,377.60 (5.06 0|0).

Il prodotto sui trasporti comporta:

		1896	1895
Per chilometro-linea	Fr.	61,225.22	59,126 —
Per chilometro-treno	»	5.85	5.74
Per chilometro-giorno	»	44,497.02	43,089.08

I mesi di gennaio, febbraio, marzo, settembre, ottobre, novembre e dicembre occupano una diminuzione; quelli di aprile, maggio, giugno, luglio ed agosto un aumento di prodotto; è il mese di ottobre che presenta il maggiore prodotto: fr. 1,639,007.86, e gennaio il minore: franchi 1,074,937.95; il prodotto medio mensile si calcola a franchi 1,357,159.02 contro fr. 1,310,626.35 nel 1895.

(*Continua*).

FERROVIA A ROTAIA UNICA, SISTEMA CAILLET

È questo un sistema di ferrovia portatile, che per la sua semplicità può riuscire preferibile in molti casi alle ferrovie Decauville e simili, allorchè queste, avuto riguardo allo scopo da raggiungere, riescono troppo onerose.

La ferrovia Caillet, adatta solamente per trasporti a braccia d'uomo o con bestie da tiro, è caratterizzata dall'impianto di una rotaia unica, sulla quale scorrono i veicoli che possono essere delle più svariate forme per adattarsi ai differenti usi. Le ruote in numero di 2 a 4, sono con cerchioni a gola incavata, come le carrucole, in modo da abbracciare il fungo della rotaia, che è del tipo Vignolles. Dette ruote, dovendo correre sopra una sola rotaia, debbono naturalmente trovarsi tutte nel piano verticale passante per l'asse longitudinale del veicolo. Da un lato del veicolo si protendono una o due verghe orizzontali, oppure una leggera intelaiatura; le prime disposizioni si hanno quando la trazione è fatta da uomini, l'ultima quando si impiegano animali. Questo sostegno laterale, mentre serve per esercitare lo sforzo di trazione, permette di mantenere in equilibrio il veicolo dando un appoggio fuori del piano della rotaia, e basta così una piccolissima forza per vincere la tendenza che ha il veicolo di cadere da una parte o dall'altra, sebbene esso sia simmetricamenre ed accuratamente caricato.

L'operazione del carico e scarico non presenta difficoltà, poichè il veicolo, fino a che non è pronto ad essere trainato, viene appoggiato a piedi mobili, che poi si tolgono.

La rotaia a suola pesa da 5 a 12 kg. il metro, a seconda dei carichi più o meno grandi pei quali la ferrovia è destinata: è di acciaio, e poggia sopra piastre piane rettangolari di 10 a 20 cm. di larghezza per 20 a 30 di lunghezza. Se il terreno è molle, sotto alla piastra si mettono fascine od altri materiali adatti.

I veicoli per la trazione con uomo sono generalmente della portata di 300 kg., hanno ruote di 25 cm. di diametro, e presentano grande varietà di tipi, come carriole per trasporto terra od altro materiale; vagone lungo pel trasporto di foraggio, pali, travi di ferro; vettura ambulanza con due barelle sospese nell'intelaiatura, ecc.

I veicoli per la trazione animale, con ruote di 50 a 75 cm. sono larghi 3 m. e possono portare fino a 2000 kg. ed anche per essi si hanno molte varietà di tipi.

Questo sistema di ferrovie economiche è stato introdotto in pratica con buoni risultati, specialmente in Francia e nelle Colonie francesi, e sperimentato anche dalle truppe inglesi in Egitto. Esso può prestare utile servizio in molte industrie, nell'agricoltura, ed in determinate circostanze anche per scopi militari.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* del 21 corrente (n. 168) pubblica il **R. Decreto 1° luglio 1897**, col quale è approvata la Convenzione stipulata il 23 giugno 1897 fra il Ministero dei Lavori Pubblici per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor comm. avv. Edoardo Pizzoni, deputato al Par-

lamento Nazionale, quale legale rappresentante della Società Anonima Cooperativa all'uopo costituitasi, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a trazione elettrica a scartamento ridotto da San Quirico al Santuario di Nostra Signora della Guardia presso Genova.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Istituti di previdenza pel personale ferroviario.

Nella seduta del 19 corrente si discusse il progetto di legge: « Provvedimenti a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario », già approvato dalla Camera.

L'on. *Brioschi* propose la sospensiva, non trovando nulla di applicabile nella formulata legge.

L'on. *Prinetti*, Ministro dei Lavori Pubblici, rispose che le obbiezioni del senatore Brioschi, pure acute, non avevano valore pratico.

Nella Cassa pensioni si è accumulato uno squilibrio che si cercò di appurare; la conclusione è che il disavanzo minimo supera i cento milioni e il massimo tocca i duecento. A questo squilibrio cercò provvedere il Ministro Saracco con un progetto che fu poi presentato dal Ministro Perazzi.

Il progetto attuale lascia a parte la questione giuridica e s'ispira ad alte ragioni di convenienza politica e di equità.

Esso è un temperamento transitorio che mira a chiudere la voragine d'un disavanzo che cresce in ragione geometrica, che mira a dare alle Casse alimento di nuove risorse.

Il Governo non ha colpa alcuna se il progetto giunse tardi al Senato.

Non può consentire a rimandare il progetto a novembre, perchè non cresca il disavanzo.

Il progetto non è una dichiarazione di principii, anzi è una chiusura di conti: lo dimostrano gli articoli 1 e 2.

Certo l'art. 3 mette delle tasse; ma per colmare il disavanzo, se non si faceva così, bisognava che il Tesoro provvedesse.

Il sistema di tasse escogitato è opera della Camera, e dai conti istituiti pare che tali tasse getteranno forse qualcosa di più di quanto avrebbero gettato le tasse escogitate dal Ministro.

Assicurò che l'art. 6 ha l'adesione di massima delle Società ferroviarie, e così nè nuoce, nè giova.

Accolse in proposito la raccomandazione del relatore.

Fece notare che le nuove tasse si applicheranno solo per quindici mesi.

È opera saggia accettare il progetto che consegue il fine a cui mira: se il Senato lo voterà, il disavanzo delle Casse non crescerà più e si sarà data loro una risorsa, forse sufficiente a colmare quel disavanzo.

Non sa come si debba attendere a novembre per conseguire questi vantaggi, che hanno anche un valore politico e morale: il Governo non è disposto a piegare di fronte a pretese eccessive ed agitazioni torbide; ma bisogna togliere a tali pretese, a tali agitazioni anche la parvenza del fondamento; ora le recriminazioni dei ferrovieri circa le Casse sono fondate.

Dopo una breve, animata discussione, a cui presero parte il *Brioschi*, oppositore, ed il *Saracco*, Relatore, favorevole, il progetto fu approvato.

Nuove opere per la sistemazione degli impianti portuali e ferroviari a Genova.

Nella stessa seduta si discusse il progetto per i lavori di Genova, di cui ci siamo ripetutamente occupati.

Il Ministro *Prinetti* rilevò che la Relazione contiene alcuni appunti severi al progetto, di cui però il Relatore propose l'approvazione.

Dimostrò che la convenzione fra il Ministro dei Lavori Pubblici e il Comune di Genova non è che l'estensione dell'articolo 8 della legge del 1889 sui porti.

Ecco perchè non presentò ufficialmente la deliberazione del Consiglio comunale di Genova: tale deliberazione, approvata dall'Autorità tutoria, è in mano del Governo.

Assicurò formalmente la Commissione di finanza che la Società della Rete Mediterranea ha già accettato il concorso del quattro per cento da lui proposto, e che nutre fiducia di ottenere qualche maggiore concorso.

Tutto questo risulta da una lettera del comm. Massa diretta al Ministro dei Lavori Pubblici: anzi, salva ratifica, il comm. Massa ha promesso il concorso del 5 0[0.

Sarà gratissimo al Senato se voterà questo progetto, che è di grandissima utilità, e compie opere in cui tutti sono concordi, senza pregiudicare l'avvenire, al quale anzi si provvede per un certo tempo.

Ringraziò quindi il senatore Gadda e la Commissione da lui presieduta per gli studi sul porto di Genova; a tale Commissione si devono le disposizioni di questo progetto.

Il progetto di Consorzio elaborato dalla Commissione era un modello: ma la necessità costrinse a battere col progetto attuale una via più modesta.

Curerà la più rapida esecuzione della legge attuale.

Adoperò tutta la sua influenza morale per ottenere l'accordo degli enti pel Sempione: ebbe da Genova le promesse più sicure; comunque, farà ancora quanto potrà perchè l'accordo intervenga, e presto.

Dopo breve discussione il progetto fu approvato.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Treno ferroviario di prova fra Milano e Torino.

Ieri, 23, ebbe luogo un treno speciale fra Milano e Torino alla velocità di corsa di 90 chilom. all'ora, che, partito da Milano a 17.20 giunse regolarmente a Torino alle 19.35, fermandosi nei principali punti della linea, come pel normale servizio. Detto treno era composto con vetture nuove a due assi radiali a lungo scartamento e trainato da una locomotiva a grandi ruote con carrello.

In questo esperimento tanto le vetture come la locomotiva, l'una e le altre prodotte dall'industria nazionale, corrisposero sotto ogni punto di vista alle esigenze di un servizio di tanta celerità. Presero parte a questa corsa speciale il sig. Direttore Generale della Mediterranea e Funzionari dei vari servizi.

><

Ferrovia Montecorona-Perugia.

Il Municipio di Città di Castello ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, perchè venga sottoposto all'esame del Consiglio Superiore, lo studio, eseguito a cura degli ing. Santini, Scagnetti e Paolucci, di una variante al progetto compilato dall'ing. Orienti per la costruzione di una ferrovia da Montecorona a Perugia, il quale progetto è già stato esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La variante riguarda il tratto di linea compreso fra l'Assino e la stazione di Fontivegge.

><

Acquisto di nuovo materiale ferroviario.

Per provvedere, in quanto possibile, alla deficienza di vagoni nelle stazioni di Milano e di Genova, il Ministro dei Lavori Pubblici ha concretato un programma per l'acquisto di 500 carri da merce di portate diverse. Inoltre ha convenuto il riscatto di 41 vagoni di proprietà privata, da 30 tonnellate ciascuno, che servono per il trasporto dei carboni.

Su questo programma si attende il parere del Consiglio di Stato, che non può tardare, dopo di che sarà emanato il decreto di autorizzazione.

Con altro decreto già firmato è stato pure provveduto al rinnovamento di 100 carri merci, di locomotive e vetture per viaggiatori, in sostituzione d'altrettanto materiale che ha raggiunto i limiti di servizio.

><

Per il porto di Genova.

Si terrà prossimamente a Roma un'adunanza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per studiare l'impianto dei binari e macchinario, nonchè la costruzione di un magazzino merci tra la Darsena e la Dogana di Genova. Esaminerà pure i progetti di miglioramenti da introdursi entro la Darsena nel porto di Genova.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Situazione dei lavori della galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° del corr. mese, dello scavo e delle murature nella grande galleria attraverso il Colle di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

	Dal 1° al 30 giugno 1897	Dal principio dei lavori a tutto giugno 1897	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore	202.50	6660.00	1440.00
Avanzata superiore	172.10	6057.00	2043.00
Calotta	95.00	5411.33	2688.67
Strozzo	63.00	5219.00	2851.00
Piedritto destro	88 00	5031.00	3069.00
Piedritto sinistro.	112 00	5079.00	3021.00
Grande sezione completa	104.00	5055.00	3045.00
Acquedotto centrale	—	4515.20	3584.80
Murature:			
Calotta	101.13	5395.33	2704.67
Piedritto destro	88.00	5025.00	3075.00
Piedritto sinistro	112.00	5073.00	3027.00
Acquedotto centrale	—	4515.20	3584.80
Marciapiede destro	—	4487.00	3613.00
Marciapiede sinistro	—	4312.40	3787.60

Attacco nord. — Nei due cunicoli di avanzata il lavoro di perforazione progredì, durante il mese di giugno, con una media giornaliera di m. 3 circa. Il terreno attraversato è asciutto e costituito da schisto alternato a grossi banchi di arenarie grossolane. Si eseguirono ml. 47 di rivestimento in calotta e ml. 51 di rivestimento dei piedritti. Le acque di filtrazione accennano a diminuire e la loro portata complessiva all'imbocco è di circa 870 litri al secondo.

Attacco sud. — Durante il mese di giugno proseguì speditamente la perforazione dei due cunicoli di avanzata, specialmente di quello di fondo, del quale si scavò un tratto di ml. 119.50, con avanzamento medio giornaliero di ml. 4.26. Con gli scavi delle due avanzate si attraversa tuttora la solita anidrite. Nel mese si rivestirono ml. 54.13 di calotta e ml. 49 di piedritti.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per impiantare il riscaldamento a vapore in alcuni locali dell'Ufficio centrale del servizio del materiale mobile in *Firenze-Porta al Prato.* Spesa preventivata L. 3500;

2. La proposta per la costruzione di N. 14 forni da pane presso alle case cantoniere del tronco da Monopoli ad Otranto, nella ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 5000;

3. La proposta per l'esecuzione di lavori di consolidamento di alcuni tratti del rilevato attraversante la Valle di Budrione, fra i chilom. 20.449 e 25.230 della linea *Modena-Mantova*, fra le stazioni di Carpi e di Rolo Novi. La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 72,500;

4. La proposta per chiudere con muro in malta la rotta prodotta nell'argine destro del fosso Pecciano, immediatamente a monte della ferrovia al km. 203.283 della linea *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze.* Spesa occorrente L. 1080;

5. La proposta per la formazione di un banchettone a consolidamento di un tratto del muro a mare, di sostegno del piazzale della *stazione di Ancona*, fra i chilometri 203.823.50 e 203.923. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 4000;

6. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della pila centrale del ponte sul Lamone al km. 22.709.32, della ferrovia da *Castelbolognese a Ravenna*, con annesso preventivo di spesa di L. 2500;

7. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla sistemazione del servizio telegrafico nella stazione di Lecce, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con preventivo di spesa di L. 300;

8. La proposta dei lavori necessari pel consolidamento del ponticello della luce di m. 3, al km. 127.598.41 della linea *Foggia-Napoli.* La spesa necessaria all'uopo rileva a L. 2000;

9. Il preventivo della spesa di L. 700, occorrente per provvedere all'abbattimento di un masso al chilometro 21.075 della linea *Verona-Ala;*

10. Il progetto per la costruzione di un fabbricato per viaggiatori, di un magazzino merci e di un fabbricato per latrine nella stazione di Caravaggio, lungo la strada ferrata da *Treviglio a Cremona.* La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 63,800.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la pavimentazione del magazzino delle merci in stazione di Santa Vittoria, lungo la ferrovia da *Cantalupo a Cavallermaggiore.* Spesa occorrente L. 290;

2. La proposta relativa al rinforzo della conduttura principale per l'illuminazione elettrica nella *stazione di Chiasso*, con annesso preventivo di spesa di L. 6000;

3. La proposta di maggiore impianto di scogliere al ponte della Fiumara di Castrocucco, al chilom. 127.269 della linea *Battipaglia-Castrocucco*, fra le stazioni di Maratea e di Praia. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 14,500;

4. Il preventivo della spesa di L. 440, occorrente per la costruzione di un parapetto sul muro di sostegno a destra, fra le progressive 45.436 e 45.461 della linea da *Milano a Chiasso;*

5. Un nuovo contratto di abbonamento, colla Compagnia delle acque in Napoli, dell'acqua occorrente per 22 bocche da incendio nelle *Officine dei Granili in Napoli;*

6. Il preventivo della spesa di L. 280, occorrente per provvedere alla costruzione di un marciapiede, lungo m. 50, pel secondo binario, nella stazione di Luserna San Giovanni, lungo la ferrovia da *Torino a Torre Pellice;*

7. Il contratto stipulato colla Ditta Plateo cav. ingegnere Antonio di Milano per l'esecuzione di lavori di riordinamento del fabbricato Uffici a nord della stazione di *Milano Centrale;*

8. Il preventivo della spesa di L. 330, occorrente per l'esecuzione di lavori di ampliamento dell'Ufficio postale italiano nella *stazione internazionale di Chiasso;*

9. Il contratto stipulato colla Ditta Papa ing. Francesco di San Remo, per la esecuzione dei lavori di innesto provvisorio in stazione di Sarzana della diramazione di Sarzana, linea *Parma-Spezia;*

10. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento delle murature danneggiate delle spalle del sottovia Prenestina, al km. 1.768.90 della linea *Roma-Pisa* e *Roma-Napoli*, fra le stazioni di Termini e di Tusculana. Spesa occorrente L. 610;

11. Il contratto stipulato colla Ditta Tazzini Giuseppe di Napoli per la esecuzione di lavori di ampliamento della stazione di Potenza, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea *Rocchetta-Melfi-Potenza*.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per la ricostruzione del muro di difesa della sponda sinistra del torrente S. Pietro, al chilometro 85.779.75 da Palermo, della linea da *Palermo a Porto Empedocle*, con annesso preventivo di spesa di L. 15,800;

2. La proposta di lavori di modificazione al fabbricato cessi ed al deposito delle materie grasse nella *stazione di Canicattì*. Spesa occorrente L. 622.62;

3. Progetto per l'impianto di nuovi binari e per la costruzione di un ponte sul torrente Carmine, nella stazione di Giarre-Riposto, della linea *Messina-Siracusa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 4711.85, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

4. La proposta pell'impianto di cancelli in ferro per le chiusure dei passaggi a livello di via d'Ossuna e di via Madonna dell'Orto, lungo la linea di diramazione al Porto di Palermo, con annesso preventivo di spesa di L. 9456;

5. La proposta pell'impianto di un binario-tronco e per la costruzione di un piano caricatore nella stazione di Ficarazzelli, lungo la ferrovia da *Palermo a Porto Empedocle*. Spesa occorrente L. 7300;

6. Progetto per la costruzione di un fabbricato alloggi pel personale della stazione di Lercara, della linea *Palermo Porto-Empedocle*, sufficiente per 6 famiglie. Spesa preventivata L. 20,095;

7. Progetto per la costruzione di un fabbricato ad uso di alloggio del personale della stazione di Caldare, nella linea da *Palermo a Porto Empedocle*, valevole per 8 famiglie. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 33,905;

8. Progetto dei lavori occorrenti per l'impianto nella stazione di Termini, lungo la ferrovia da *Palermo a Porto Empedocle*, di nuovi binari pel servizio merci, pell'ampliamento del piano caricatore dal lato verso Palermo e per la demolizione di quello verso Messina, per l'ampliamento del casello al chilom. 36.179, per la costruzione del nuovo deposito del combustibile, pei lavori di lastricatura del magazzino delle merci e del marciapiedi principale del fabbricato dei viaggiatori. La spesa all'uopo preventivata, escluso il valore del materiale metallico di armamento, ascende complessivamente a L. 19,508;

9. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un fabbricato ad uso alloggio del personale della *stazione di Roccapalomba*, capace di 10 famiglie. La spesa preventivata ammonta a L. 35,056;

10. La proposta delle opere necessarie per provvedere alla costruzione di un fabbricato da servire per alloggio del personale nella stazione di Leonforte, nella linea *Palermo-Porto Empedocle*, da servire per 10 famiglie. Spesa occorrente L. 35,561.

><

La lite della Provincia di Genova contro il Governo per la Genova-Ovada-Asti.

I lettori ricorderanno che i Ministeri del Tesoro e dei Lavori Pubblici avevano iniziato causa contro le Provincie di Genova, Torino, Cuneo ed Alessandria ed il Comune di Torino per aver pagamento del decimo del costo della ferrovia Genova-Ovada-Asti. Alla sola Provincia di Genova si chiedeva la cospicua somma di oltre due milioni e mezzo di lire. Ricorderanno ancora che la Corte d'Appello di Genova, con sentenza del 14 giugno 1895, estensore Adani, facendo buon viso alle difese degli Enti convenuti, respingeva le domande delle pubbliche Amministrazioni. Contro questa sentenza i Ministeri, col mezzo della Regia Avvocatura Erariale, ricorsero in Cassazione. Ma la Corte Suprema di Torino, con sentenza pubblicata il 20 corrente mese, respingeva il ricorso, cosicchè ormai il pronunciato della Corte Genovese è passato in cosa giudicata.

><

Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

(*Promozioni nel Personale*).

Con recenti Decreti Reali sono state fatte le seguenti promozioni nel Personale del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate:

Da Ispettore di 1ª classe a Ispettore Capo di 2ª classe, Taroni cav. ing. Stefano;

Da Sotto-Ispettore di 1ª classe a Ispettore di 2ª classe, Bianchini cav. ing. Etelredo;

Da Sotto-Ispettori di 2ª classe a Sotto-Ispettori di 1ª classe: Boschi ing. Leonida; Laugeri cav. ingegnere Antonio;

Da Sotto-Ispettori di 3ª classe a Sotto-Ispettori di 2ª classe: Catapano Giuseppe; Pecorella rag. Francesco; Vivaldi Furio e Maresca cav. Luigi;

Da Ispettori-Allievi di 1ª classe a Sotto Ispettori di 3ª classe: Sizia ing. Francesco; Callaini architetto Augusto e Ciompi ing. Umberto.

><

Cassa Pensioni Ferrovie Adriatiche

Il Comitato della Cassa-Pensioni delle Ferrovie adriatiche ha presentato il suo rapporto sulle operazioni e sullo stato economico per l'anno 1896.

Da esso rilevasi che al 31 dicembre 1896 il fondo della Cassa ascende a L. 42,900,422.02; non tenendo conto della parte di assegnamenti che in ordine all'art. 52 dello Statuto perverranno alla Cassa per colmare i disavanzi della cessata Cassa-pensioni, del fondo di L. 20,000 della donazione Bastogi e dal fondo di L. 9000 della donazione Brambilla.

I compartecipanti alla Cassa-pensioni al 1° gennaio 1896 erano n. 12,622; ve ne furono ammessi durante l'anno 184 e ne uscirono per morte, collocamento a riposo, licenziamento, ecc., 440, restando così al 31 dicembre 1896 n. 12,366.

Le pensioni a carico della Cassa al 1° gennaio 1896 erano n. 4566 per una somma di L. 3,450,656.57. Durante l'anno furono liquidate n. 479 pensioni per L. 467,163.30 e ne diminuirono per morte od altre cause n. 209 per L. 157,692.28, rimanendo così al 31 dicembre 1896 n. 4836 pensioni, per un ammontare di L. 3,760,127.59 con un aumento cioè nell'anno 1891 di L. 399,471.02.

><

Relazioni commerciali cogli Stati balcanici.

L'agente commerciale italiano in Belgrado, signor Mosè Rocca, avverte il Museo Commerciale in Torino di mettere in guardia gli esportatori, ai quali si rivolgessero delle domande di merci o di rappresentanza per i mercati balcanici, perchè vadano ben cauti nell'accoglierle e perchè non diano corso ad alcuna commissione, se non hanno prima avute, sul conto dei nominativi richiedenti, le più precise informazioni che sono anche necessarie, avuto riguardo alle condizioni economiche di quei mercati.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato la sua approvazione ad un atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa colla Impresa Ronchi, a definizione delle vertenze sorte per la costruzione dei tronchi da Marcellinara a Sant'Eufemia, nella ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi;

Ha ritenuto che possa approvarsi il progetto presentato dalla Direzione generale delle Ferrovie del Mediterraneo, per i lavori di completamento per fornire di acqua la galleria di Ronco, e migliorare l'accesso nella stazione di Ronco Scrivia;

Ha dato il suo parere su di una questione sollevata dall'ex-Assistente straordinario delle costruzioni ferroviarie, sig. Piazzeri Pietro, in ordine al pagamento di indennità di trasferta, di galleria e di pernottazione, manifestando anche il proprio avviso sulla convenienza o meno di addivenire ad una transazione delle vertenze sollevate dal predetto ex-impiegato;

Ha ritenuto che possano essere approvate due proposte della Società esercente la Rete Mediterranea per l'esecuzione di lavori urgenti di rinforzo, con armature in legno, ai vôlti del ponte sul Vallone S. Carlo, al chilometro 70.456, e di due pezzi di assaggio fra le stazioni di Pisciotta e di S. Mauro, lungo la ferrovia da Battipaglia a Castrocucco; nonchè per i lavori diretti a mantenere la continuità dell'esercizio nella tratta fra i chilom. 70.100 e 70.700 della linea stessa. Il Consiglio ha ritenuto che alla esecuzione delle opere, per le quali è preventivata la spesa di L. 145,600, possa provvedersi nel modo proposto dalla Società;

Ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto dell'Adriatica per lavori di consolidamento della trincea al chilom. 7.048 della ferrovia Benevento-Campobasso, assegnando il termine di sei mesi per il compimento delle opere;

Ha espresso il parere che, anche agli effetti dell'articolo 9 della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, possa approvarsi un progetto dell'Adriatica per il consolidamento delle trincee agli imbocchi della galleria del Viera, nella linea da Treviso a Belluno, prefiggendo un congruo termine per l'esecuzione dei lavori relativi;

Ha dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Rosellini Zeffiro per la costruzione del tronco da Catanzaro-Sala a Settingiano, nella ferrovia da Catanzaro allo Stretto Veraldi.

Il Consiglio di Stato ha pure dato il suo parere:

1. Su di uno schema di transazione delle vertenze insorte fra la signora Rosalia Lo Monaco, vedova Crisofulli, a cui successe il signor Vincenzo Tedesco, e l'Amministrazione dei lavori pubblici per risarcimento di danni derivati e derivanti dalla costruzione del viadotto pel torrente Gallo, nel tronco Messina-Saponara, della linea Messina-Patti-Cerda;

2. Su di un atto di transazione finale delle vertenze relative all'appalto dei lavori eseguiti dall'Impresa Clemente Nobili per la fornitura degli infissi in legno ed in ferro pei fabbricati vecchi e nuovi della stazione di Faenza, nella ferrovia da Faenza a Firenze;

3. Su di un atto di transazione relativo a maggiori compensi domandati dalla Ditta Giuseppe Rizzo, assuntrice della fornitura della ghiaia occorrente per il ricarico della massicciata dei tronchi Campomaggiore-Calciano e Grassano-Grottole, della linea da Eboli a Metaponto;

4. Sugli atti di liquidazione e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Rosellini per l'ampliamento della stazione di Catanzaro-Sala, nella ferrovia da Catanzaro-Marina allo Stretto Veraldi;

5. Circa l'applicazione della multa contrattuale a carico dell'Impresa Locatelli, in dipendenza del ritardo da essa frapposto nella ultimazione dei lavori ad essa affidati pel completamento della linea da Ponte S. Pietro a Seregno.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta di riattivazione per il periodo di tempo dal 15 agosto al 15 dicembre p. v., della tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata, pei trasporti di uva fresca e di uva pigiata a vagone completo, da 10, 12, 14 e 15 tonnellate, alle stesse condizioni già in vigore lo scorso anno.

—

Ci informano da Pisa che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, affinchè le facilitazioni concesse per il trasporto in ferrovia delle damigiane Ventura e Morosso, vengano estese a tutte quelle damigiane che offrono notoriamente le garanzie volute dalle esigenze commerciali.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione scaduta, e di cui fruiva la Società Italiana dei cementi, per i suoi trasporti di materiali da Palazzolo a Milano;

2. Alla proposta di estensione della tariffa speciale comune N. 1, piccola velocità, per i trasporti di merci in genere fra Venezia e Trieste, alle spedizioni delle merci in arrivo a Venezia-Loco da Trieste-Loco e viceversa, anche se non siano destinate alla rispedizione per mare;

3. Alla concessione a favore della Ditta Werby per i suoi trasporti di carboni e di cereali;

4. Alla concessione, a favore della Ditta Crespi, per i suoi trasporti di tegole da Voghera e da Bressana Argine, con vincolo di traffico minimo di 1200 tonnellate;

5. Alla concessione, in favore della Ditta Meluzzi, intesa ad accordare il ribasso del 20 0[0, fermo l'integrale diritto fisso, per i suoi trasporti di cereali da Roma, Cecchina, Velletri, Segni, Fiumicino, Polidoro, Civitavecchia, per Napoli, San Giovanni a Teduccio, Torre Annunziata, Salerno, Casoria, Livorno, Genova e Savona, con vincolo di traffico minimo di 1000 tonnellate.

—

La Mediterranea, aderendo ad una domanda rivoltale dalla Società esercente le miniere carbonifere di Tatti e Montemassi (Giuncarico), ha disposto che la tariffa eccezionale n. 1006 P. V. venga estesa ai trasporti in destinazione di Fiumicino, Roma S. Pietro e Roma S. Paolo.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per prorogare per altri due anni l'esperimento della tariffa locale a piccola velocità, n. 204, relativa al trasporto dei vini e mosti, la cui validità scade col 10 settembre p. v.

—

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, considerato che nel decorso biennio non sono sopravvenute circostanze per le quali convenga o sia opportuno di far ora cessare l'esperimento della tariffa locale n. 502, P. V., pei trasporti di legname, che verrebbe a scadere di validità col 21 settembre p. v., hanno proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di proseguire l'esperimento per altri due anni.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha emesso il suo parere sulle seguenti proposte:

1. Progetto presentato dalla Società Mediterranea per la sistemazione definitiva del ponte sul fiume Fiora al chilometro 118,248.80 della linea Roma-Pisa, con una previsione di spesa di L. 146,400;

2. Proposta presentata dalla Società Adriatica per la costruzione di scogliere a difesa della ferrovia Pescara-Aquila contro le corrosioni del fiume Pescara presso la stazione di Alanno, importante la spesa di L. 17.000 e da approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

3. Progetto presentato dalla Società Adriatica, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Piave, fra i km. 32.185 e 32.485 della linea Treviso-Belluno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio comunale di Losanna, ha votato all'unanimità, senza discussione, la sovvenzione di un milione di franchi pel traforo del Sempione.

Ferrovia Genova-Piacenza. — *Un nuovo progetto.* — Gli ingegneri A. Silvio Oliva e Giulio Renai, hanno compilato un nuovo progetto per la ferrovia tra Genova e Piacenza, per la valle del Bisagno, limitando ora il loro lavoro al tronco Genova-Montebruno.

Questo progetto si divide in due tronchi principali e uno sussidiario, interessando le vallate del Bisagno, della Scrivia e della Trebbia.

Il primo tronco, partendo dalla sezione orientale ed attraversando il Bisagno con semplice riadattamento del ponte attuale, correrebbe lungo la riva sinistra del torrente fino ad un chilometro oltre il ponte dell'Olmo. Qui passerebbe alla riva destra nei pressi di Molassana, dove potrebbe formarsi una stazione; quindi la linea si fa un po' a zig-zag, risalendo ancora per breve tratto il torrente fino all'incontro del rio Torbido, costeggia questo rio, gira la costa d'Aggio, entra in galleria fino al Fosso del Rio, passa in prossimità di Carpi, seguita verso le origini del Rio Maggiore e, mediante altra breve galleria, incontra il Rio di Busso ad una quota superiore ai 200 metri sul livello del mare. Costeggia la Sardorella prima sulla sinistra poi sulla destra, passando presso Sant'Olcese, dove potrebbe formarsi altra stazione, gira il monte Cassinassa per risalire il Rio Ciaè e si dirige per la valle della Scrivia fino alla stazione di Casella.

Da questa stazione si diramerebbero gli altri due tronchi: l'uno, proseguendo per Montebruno lungo il Laccio e la Trebbia; l'altro, lungo la Scrivia andrebbe a congiungersi alla stazione di Busalla.

Nel primo di questi tronchi non vi sarebbe che una galleria traverso l'Appennino di circa 4500 metri; e su questa linea si potrebbero formare le stazioni di Montoggio, Bromia, Torriglia, Montebruno.

Il secondo tronco, tutto a cielo aperto, servirebbe come seconda succursale dei Giovi, tenendo conto del possibile franamento delle due gallerie esistenti.

Il percorso totale della linea Genova Montebruno (escluso l'allacciamento Casella e Busalla) sarebbe di 48 chilometri, ma la pendenza non sarebbe mai superiore al 16.50 0|00 e il raggio minimo delle curve sarebbe di m. 400, per cui l'esercizio potrebbe effettuarsi con qualunque tipo di locomotiva e colle maggiori velocità adottate.

Questo progetto presenterebbe un percorso superiore di alcuni chilometri ai progetti fin qui proposti, ma di fronte avrebbe il pregio di poche e brevi gallerie e una pendenza inferiore d'un terzo a quella degli altri.

Inoltre, con questo progetto, come è detto nella Relazione degli ingegneri autori: « non soltanto si pongono in diretta comunicazione Genova con Piacenza, ma si ha il modo di allacciarsi con un facile e breve percorso di 6 chilometri circa, alla stazione di Busalla ».

Ferrovia Spoleto-Ascoli Piceno. — Giorni sono, nell'aula consigliare di Spoleto, presieduta dal sindaco, cav. avv. Tito Sinibaldi, si è tenuta una solenne adunanza per promuovere la costruzione della linea ferroviaria Spoleto-Ascoli Piceno, cominciando intanto da un primo tronco, a sezione ridotta, Spoleto-Piedipaterno.

Dopo discussione in proposito, venne formulato il piano concreto di azione concorde da svolgersi per ottenere la costruzione dell'opera, votandosi all'unanimità un ordine del giorno con cui, approvandosi intanto il progetto della costruzione del primo tronco Spoleto-Piedipaterno, si deliberò costituire il consorzio per l'intero tronco Spoleto-Ascoli Piceno.

L'importante riunione ebbe termine con un sontuoso banchetto, offerto dal Municipio di Spoleto, alle rappresentanze intervenute ed alla stampa.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,733,984.21, con un aumento di lire 109,228.04 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1897 si ragguaglia a L. 53,362,416.76 e presenta un aumento di lire 4,022,083.44 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia Brescia-Caffaro-Trento. — Il 22 corrente, in una delle sale del Club Commerciale di Brescia, si riunirono i membri del Comitato bresciano per detta ferrovia che erano presenti in città, ed esaminarono il progetto compilato a spese del Municipio di Trento, pel primo tronco da quella città alle Sarche, chilometri 20.

Fu riconosciuto da tutti che quel progetto è redatto con molta diligenza e con i più minuti dettagli, e che è urgente sollecitare anche dalle nostre rappresentanze opportune decisioni per rispondere alla iniziativa ed alla operosità dei Comitati Trentini.

Per tale uopo fu esaminato ed accettato in massima lo schema di un memoriale, che in breve sarà presentato alla rappresentanza cittadina e del quale terremo informati i nostri lettori.

Ferrovia Milano-Venezia. — *Servizio merci nella fermata di Mestrino.* — La fermata di Mestrino, posta fra le stazioni di Pojana e Padova della linea Milano-Venezia, è stata ammessa in servizio interno e cumulativo italiano, al trasporto delle merci a grande velocità limitatamente alle spedizioni non eccedanti i 100 chilogrammi ciascuna.

Ferrovia Alessandria-Savona. — *Servizio merci nelle stazioni di Borgoratto e di Cairano.* — La stazione di Borgoratto della linea Alessandria-Savona, ammessa al servizio delle merci a grande velocità limitatamente alle spedizioni non superanti il peso di 50 chilogrammi ciascuna, col 1° corrente mese è stata abilitata ad effettuare e ricevere trasporti a grande velocità per spedizioni non superanti i 100 chilogrammi ciascuna.

Tramvia Asti-Pinerolo. — Il giorno 19 corrente, a Racconigi, convennero i rappresentanti dei molti Comuni posti sulla linea Asti-Pinerolo, interessati nella costruzione di una tramvia che apra più sollecito e più economico mezzo di scambio ai prodotti dei fertili vigneti astigiani, delle ubertose pianure, delle industriose valli e della montagna.

E' dal 1881 che i fratelli ingegnere e geometra Vaccarino presentarono questo loro progetto, che per molteplici cause restò fino ad ora allo stato di pio desiderio.

L'agitazione che ora si manifesta a favore di altra linea Bra-Savigliano-Saluzzo-Pinerolo, diè nuova e più rigogliosa vita al primitivo progetto.

Questa tramvia formerebbe una continuazione di quella già costrutta, Asti-Canale, e staccandosi da questo luogo, tocca successivamente gli abitati di Monteu-Roero, Sommariva Bosco, Carmagnola Piemonte, Racconigi, Murello, Villanova Solaro, Moretta, Villafranca, Cavour, ove si unisce alla linea per Pinerolo.

Sono oltre 100,000 gli abitanti che potranno valersi di questa linea, senza tener calcolo dello scambio dei prodotti agricoli e manufatturieri.

Il geom. Vaccarino, invitato dall'adunanza, spiegò il progetto agl'intervenuti, i quali votarono poscia all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« Gli intervenuti, convinti della innegabile utilità della progettata linea ferrovia economica o tramvia Asti-Pinerolo per Sommariva Bosco, Racconigi, Moretta e Cavour, la quale rappresenta la più diretta trasversale della zona che riunisce tre provincie, Cuneo, Torino, Alessandria, fanno plauso all'iniziativa dei sindaci di Racconigi e di Caramagna, esprimendo caldi voti affinchè questa iniziativa possa essere concretata dal Comitato che elegge nelle persone dei sindaci di Racconigi, Caramagna, Canale, San Damiano, Monteu-Roero, Montaldo, Sommariva Bosco, Murello, Villanova Solaro, Moretta, Villafranca e Cavour, del generale Carlo Ferrero-Gola e dei due rappresentanti che saranno indicati dai sindaci di Asti e Pinerolo ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di giugno 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di giugno 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 giugno	1896
Passeggieri trasportati	Num.	179,000	142,836
» introito	L.	420,000	403,810.75
Bagagli e cadaveri	Tonn.	540	485
» introito	L.	42,600	42,266.04
Bestiame trasportato	Capi	12,420	7,072
» introito	L.	46,400	31,352.88
Merce trasportata	Tonn.	70,300	72,057
» introito	L.	715,000	754,621.79
Introito complessivo	L.	1,230,000	1,232,051.46
» chilometrico	»	4,456.52	4,631.77
Proventi diversi	»	65,000	65,840.07
Introito generale	L.	1,295,000	1,297,891.55
Spesa complessiva	»	825,000	778,560.94
» chilometrica	»	2,989.13	2,926.92
Introito netto	»	470,000	519,330.59

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto delle strade ferrate.* — Il Consiglio Federale terrà, al principio del mese di agosto, una seduta speciale, alla quale dovranno essere presenti tutti i suoi membri, per fissare la posizione da prendersi in presenza del progetto di legge del Consiglio degli Stati concernente il riscatto delle ferrovie.

La Commissione del Consiglio Nazionale (presidente Cramer-Frey) si riunisce il 7 agosto in Interlaken per l'esame dello stesso progetto.

— *Ferrovie e tramvie elettriche.* — I lavori delle linee del Gornergrat e della Jungfrau sono cominciati; sono le due prime ferrovie a cremagliera a trazione elettrica nella Svizzera. Il sistema della cremagliera della linea del Gornergrat è dell'Abt, e la trazione sarà effettuata per mezzo di vetture motrici a conduttura aerea e corrente trifase. La Stazione del Gornergrat sarà la più elevata della Svizzera; essa trovasi a 3017 metri sopra il livello del mare.

I lavori della ferrovia della Jungfrau sono cominciati soltanto dalla sezione inferiore, a 2307 metri sopra il livello del mare.

La funicolare Bienne-Evilard, a via semplice, sarà a motori elettrici da collocarsi alla stazione superiore.

L'esercizio dei tramway dell'Esposizione nazionale è stato aperto e chiuso con l'Esposizione medesima, Il sistema speciale d'esercizio applicato (corrente di andata per una rotaia e ritorno per l'altra) diede buoni risultati nelle condizioni in cui era adottato (debole tensione della corrente).

Il primo saggio sulle tramvie di Lugano dell'uso delle correnti alternate, invece della corrente continua adottata sinora sulle ferrovie elettriche, può considerarsi riuscito.

Il numero delle tramvie elettriche è molto aumentato. Si ammettono in generale, per queste linee, pendenze molto più forti che precedentemente. Le pendenze dall'8 al 9 per cento sono sempre più frequenti; il che richiede cure particolari nella costruzione delle vetture e dei freni principalmente. I leggeri freni a scarpa con catena, com'erano adoperati per le vetture a trazione di cavalli, non bastano più. L'elettricità stessa è usata vantaggiosamente per frenare. Una linea dei tramways di Losanna ha perfino 113 per mille; questa è la pendenza più forte che si trovi sinora in Europa sopra una ferrovia ad aderenza. Al di sopra del freno a mano abituale e del freno elettrico, un freno di sicurezza per casi straordinari è adattato alle tre vetture destinate specialmente a queste sezione. Questo freno è indipendente dall'aderenza tra la rotaia e la ruota, e funziona per mezzo di raschiatoi compressi contro le travi di legno dolce, infissi nel terreno.

A Friburgo la costruzione della linea di tramvia avanza rapidamente; la via sarà pronta di qui a poco, i lavori per l'impianto della condotta elettrica sono quasi finiti, e si pensa che l'esercizio potrà cominciare entro il mese.

La via offre un certo interesse di novità a motivo delle rotaie e delle condizioni tecniche della loro forma, di modo che i Consigli comunali di Wintertour e di Zurigo hanno creduto bene di mandare a Friburgo delegati ufficiali incaricati di fare sul posto uno studio dei vantaggi che possono risultarne.

A S. Gallo ebbe luogo recentissimamente, col concorso di un numero considerevole di persone e di una sessantina di membri del Governo Cantonale e del Municipio, l'inaugurazione di una nuova linea di tramvia elettrica costruita in quella città.

A Ginevra la Commissione del Grande Consiglio incaricata di esaminare le proposte del Consiglio amministrativo relative alle domande di concessione d'una linea di tramway e d'una diramazione dello stesso, ha presentato il suo rap-

rorto nel quale dà la preferenza al progetto della Compagnia di Navigazione e dei tramways svizzeri. La testa di linea sarà installata nella piazza della Navigazione e la via attraverserà la *rue des Paquis*, il *quai des Bergues*, i ponti dell'Ile e Corvaterie per far capo al Rond Point di Plainpalais. La trazione si farà con l'elettricità, e verrà percepita una tassa di 10 centesimi per tutto il percorso.

A Vaud nella seduta del 12 maggio, il Grande Consiglio, dietro il rapporto del signor Mutrux, ha autorizzato la costruzione di due ferrovie elettriche colleganti Gimel a Rolle e Aubonne.

— *Ferrovia della Jungfrau.* — Il 14 corr. fece l'ascensione della Jungfrau per la Roththal il Direttore della ferrovia economica signor Strub, accompagnato da due guide. La discesa si effettuò per Grindelwald. Scopo della spedizione era di stabilire le località per le future stazioni: vetta della Jungfrau, giogo della Jungfrau, giogo del Monaco, Kalifirn, e fare dei rilievi fotografici di dettaglio: tutto riuscì assai bene.

— *Ampliamento della stazione di San Gallo.* — Il Dipartimento federale delle strade ferrate ha prolungato fino al 10 agosto il termine per la presentazione dei progetti per l'ampliamento della stazione di San Gallo.

Ferrovie Francesi. — *Linea da Espalion a Rodez e Millau.* — Con decreto in data 24 giugno 1897, fu dichiarato di utilità pubblica l'impianto di una ferrovia da Espalion alla linea Rodez-Millau per Bozouls, Gabriae e Berthølhéue.

In conseguenza la concessione di questa ferrovia, fatta a titolo eventuale alla Compagnia del *Midi*, è dichiarata definitiva.

Ferrovie Germaniche. — *Le ferrovie prussiane dello Stato.* — Da una recente statistica togliamo alcuni dati comparativi assai interessanti. — Le ferrovie appartenenti allo Stato avevano nel 1870 un'estensione di 3195 chilometri; nel 1895-96 di 27,199 chilometri (tra cui 8265 chilometri di ferrovie secondarie); e nel 1897-98 saranno 29,197 chilometri (tra cui 9184 di ferrovie secondarie).

Il capitale investito nelle ferrovie dello Stato è adesso di sette miliardi e circa tre milioni di marchi e rese nel 1895-96 il 6.75 per cento. Dal 1890 esso aumentò di 600 milioni e rese l'1.49 per cento di più.

I redditi dell'esercizio ammontavano nel 1890-91 a 36,104 marchi per chilometro; nel 1895-96 a 38,468.

Il reddito del trasporto passeggieri salì, in questo periodo di tempo, da M. 9483 a 10,375 per chilometro.

Quello delle merci da M. 24,795 a 25,899.

In pari tempo le spese di esercizio, che erano aumentate dal 1890-91 al 1891-92 da M. 22,496 a 24,010, ridiscesero nuovamente, malgrado il grande incremento del traffico, a 21,094 per chilometro.

Insomma, mentre i redditi chilometrici aumentarono in media di circa 2500, le spese chilometriche diminuirono di circa M. 3000. E la naturale conseguenza ne è un sempre crescente civanzo: nel 1891-92 era di 317 milioni, ossia M. 12,680 per chilometro; nel 1895-96 fu di 469 milioni, ossia di M. 17,374 per chilometro.

Ferrovie Austriache. — *Tramvie di Vienna.* — La Deutsche Bank, con un gruppo di cui fa parte la Società Siemens e Halske, ha acquistato un gruppo d'azioni del Tramway di Vienna, posseduto da un sindacato costituito sotto gli auspici del Bankverein di Vienna. Questa cessione, che comporterà probabilmente un cambiamento nel Consiglio di direzione, è stata fatta in vista della trasformazione elettrica delle tramvie.

Ferrovie degli Stati Uniti. — Sopra un tronco di oltre 10 chilometri delle ferrovie « New-York, New-Haven and Hartford » è stata adottata da qualche tempo la trazione elettrica, facendo la presa della corrente da una terza rotaia di sezione ad A collocata sull'asse del binario: per l'isolamento di questo conduttore non si sono adottate speciali disposizioni: esso è semplicemente appoggiato mediante traverse di legno sulla massicciata, ed il disperdimento di corrente si rilevò assai basso. Sia per la spesa d'impianto, sia per il consumo di energia, sia per il forte traffico servito, i risultati ottenuti furono assai soddisfacenti.

Ferrovie Svedesi. — *Risultati dell'esercizio 1895.* — La lunghezza della rete alla fine dell'anno era di 3269 chilometri, il prodotto lordo è stato di 27,247,929 corone (1), mentre che le spese di esercizio furono di 17,759,809 corone; il prodotto netto fu dunque di 9,488,120 corone, equivalenti al 3.20 0|0 delle spese d'impianto.

Il prodotto lordo per chilometro fu di 8335 corone, cioè 6.1 0|0 più dell'anno precedente, ma vi fu pure aumento nelle spese, dimodochè il prodotto netto di 2902 corone per chilometro non è superiore che di 377 corone a quello del 1894.

La rete comporta 309 stazioni e dispone di 435 locomotive, 802 vetture viaggiatori, 34 vetture di lusso viaggiatori, 37 postali, 8 per posta e pacchi postali, 204 furgoni e 10,378 carri merci. I treni hanno effettuato un percorso totale di 10,008,047 chilometri.

Il personale ordinario di servizio comporta 6058 agenti. Si sono verificati 92 accidenti con 24 morti e 72 feriti. La proporzione in rapporto ai viaggiatori trasportati non è che di 1 morto per 5,648,231 viaggiatori e di 1 ferito per 2,189,314 viaggiatori.

Ferrovie Russe. — La legge concernente il riscatto per parte dello Stato della ferrovia della Vistola è stata pubblicata nel *Giornale Ufficiale dell'Impero.*

La data del riscatto è fissata al 13 luglio 1897. Le condizioni finanziarie sono le seguenti: per dieci azioni non ammortizzate, gli azionisti ricevono undici obbligazioni di 100 rubli 4 0|0 dello Stato, e inoltre 8 rubli e 92 copecks in contanti per ogni azione.

Le nuove obbligazioni emesse a questo scopo ammontano al totale di dieci milioni di rubli.

— *La ferrovia della Manciuria.* — Informano da Pietroburgo che lo Czar ha ordinato che la costruzione della ferrovia della Manciuria sia attivata al più presto.

La Banca russo-cinese ha preparato dodici grandi navi pel trasporto del materiale alla riva Zingari.

Notizie Diverse

La valigia delle Indie. — Sono a buon punto le pratiche per la soluzione della questione della valigia delle Indie.

Il ministro Prinetti sta ultimando, con le Società ferroviarie europee interessate, gli accordi affine di combinare un orario per modo che la valigia delle Indie, sull'attuale tempo del percorso da Calais al punto d'imbarco in Italia, guadagni quattro ore.

La Società di Navigazione Italiana, alla sua volta, ha preso impegno di eseguire il trasporto in 60 ore dal porto d'imbarco in Italia ad Alessandria d'Egitto.

Per attuare questo progetto la valigia delle Indie percorrerà vie diverse da quelle seguite fin qui. Ma ad ogni modo il suo passaggio per l'Italia può ormai ritenersi assicurato.

La Compagnia pel Canale di Suez. — Nel giugno p. p. ebbe luogo a Parigi l'Assemblea generale degli Azionisti della *Compagnia Universale del Canale Marittimo di Suez*, nella quale il Consiglio d'Amministrazione rese conto dell'azienda del 1896.

Nel render conto dei risultati dell'esercizio del 1895 il Consiglio d'Amministrazione rilevava che la cifra raggiunta dall'entrata della navigazione durante il medesimo era la più elevata che la Compagnia abbia registrato nel corso della sua esistenza, se si eccettua il 1891 che fu un'annata eccezionale.

(1) La *corona* vale lire 1.33.

A non tener conto che dell'entrata del transito e dei passeggieri, il 1896 è stato anche più prospero di quello del 1895, giacchè ha prodotto una maggiore entrata di fr. 1,466,406.75. Per apprezzare i risultati di un esercizio e per stabilire un confronto ragionato con gli anni anteriori, conviene distinguere gli elementi che hanno contribuito a formare le rendite del transito e dei passeggieri. Queste rendite derivano: 1° Per la maggior parte dal traffico regolare postale e commerciale e dai cambi ordinari delle navi e truppe dei possessi orientali; 2° dal traffico eccezionale prodotto in certi anni da spedizioni militari. Quest'ultimo fattore, che costituisce la principale delle cause che può produrre improvvisamente un aumento o una diminuzione nelle rendite, e le cui variazioni giustificano il miglioramento delle risorse, ha esercitato un'influenza importante nel 1896.

Infatti il 1896 è stata un'annata sfavorevole per i mercati orientali e specialmente per l'India. Il malessere commerciale, di cui la Compagnia provò così sensibilmente il contraccolpo nei primi mesi dell'esercizio, esisteva fino dall'anno precedente. Se l'impresa, legata frattanto al movimento delle transazioni fra l'Occidente e l'Oriente non si è risentita del rallentamento degli scambi, ciò è avvenuto per la ragione che i trasporti eccezionali provocati dalla spedizione italiana nell'Eritrea, hanno più che compensato la perdita subita sul traffico commerciale. Senza il concorso di questo alimento di entrata, i prodotti del traffico, invece di presentare un aumento di un milione e mezzo, avrebbero accusato una perdita di 600,000 franchi.

Gli introiti, oltre quelli provenienti dal transito delle navi e dei passeggieri, hanno di poco variato fra il 1895 e il 1896, ma tuttavia in quest'ultimo esercizio presentano all'insieme un maggior valore di fr. 53,661.16. Per ciò che riguarda la spesa risulta un aumento di 278,498.39 franchi. Quest'aumento colpisce soltanto gli oneri sociali, che crebbero necessariamente con l'emissione di obbligazioni destinate a provvedere ai lavori di miglioramento e alle spese del servizio di manutenzione.

Sugli altri capitoli, al contrario, di cui i più presentavano di già una diminuzione nel 1895, sono state fatte nuove riduzioni, che dimostrano gli sforzi fatti per raggiungere nuove economie.

Compensate le variazioni sopraggiunte nelle entrate e nelle spese, risulta nel prodotto netto dell'esercizio del 1896, in confronto a quello del 1895, un aumento di franchi 1,241,736.52.

Il benefizio netto calcolato esattamente è stato per l'esercizio 1896 di fr. 42,283,380.28, di cui la ripartizione conforme agli Statuti è stata fatta nel modo seguente:

71	0|0 agli azionisti	Fr.	30,021,200. –
15	» al Governo egiziano . . .	»	6,342,507.04
10	» ai fondatori	»	4,228,338.04
2	» agli amministratori . . .	»	845,667.60
2	» agli impiegati	»	845,667.60
		Fr.	42,283,380.28

In seguito a questa ripartizione il dividendo è stato di fr. 75.053 per azione, e il dividendo aumentato dell'interesse di fr. 25 rappresenta un reddito lordo di fr. 100 053 e un reddito netto di fr. 92.50.

Le conseguenze commerciali della ferrovia Pietroburgo-Pechino. — Troviamo nel *British Trade Journal* i seguenti pochi cenni sull'effetto che potrà avere sul commercio mondiale inglese l'apertura della ferrovia transiberiana e dei suoi prolungamenti in Cina.

Noi crediamo di non dover defraudare i lettori di questi appunti sopra una questione che dovrebbe interessare anche noi italiani, se vogliamo prendere la parte che ci spetta nelle transazioni mondiali.

« Si esprimono le più diverse previsioni sull'effetto che produrrà la comunicazione ferroviaria fra Pietroburgo e Pechino.

« È accertato che quando sia terminata questa ferrovia, Pietroburgo sarà distante da Pechino soltanto cinque giorni e Londra otto.

« Quale sarà il suo effetto sul commercio inglese con la Cina?

« Ciò dipenderà dal costo del trasporto per mare in paragone di quello per terra. Stimando le nuove tariffe ferroviarie alla media molto bassa di 1 d. (10 cent.) per 7 miglia (10,268 m.), tariffa che è applicata su larga scala negli Stati Uniti, il costo del trasporto delle merci da Pietroburgo a Pechino ammonterebbe a circa 50 scellini (lire italiane 62.50) per tonn. (1016 kg.), cifra che, come si vede, non si può favorevolmente paragonare con gli attuali prezzi di trasporto per mare, cosicchè la linea russa-cinese non potrebbe avere importanti effetti sopra il commercio fra i porti inglesi ed Hong-Kong. Però, se la Russia sviluppasse le sue imprese industriali, si giungerebbe in ultimo ad una forte concorrenza.

« Nel caso che la linea di Stato russa trasportasse le merci in Cina con tariffe più nominali che reali, il commercio inglese con i porti cinesi verrebbe intaccato nella stessa maniera che lo è attualmente dalle basse tariffe ferroviarie quello con il sud-est dell'Europa, dove i Tedeschi e gli Austriaci possono mandare merci ad un prezzo molto minore, in paragone del costo del trasporto per mare da Londra ».

Nuova linea telegrafica sottomarina. — Nell'intento di posare una nuova linea telegrafica tra la Francia e gli Stati Uniti, si sono fatti scandagli importanti e numerosi tra Brest e Nuova York; ne risultò che le profondità dell'Atlantico, lungo il tracciato, raggiungono sino 4875 metri e non sono in alcun punto inferiori a 2100 metri, salvo, ben inteso gli approcci delle coste, dove i fondi si mantengono dal lato di Brest per km 239 al disotto di 500 metri di profondità. Il suolo del fondo, stando alle constatazioni fatte, sarebbe regolarissimo e piano, per modo che, se si trattasse della superficie della terra, si potrebbe facilmente stabilirvi una linea ferroviaria senza che fosse necessario ricorrere a lavori di sterro. Tale è la via che sarà tenuta dal nuovo cavo atlantico, la cui lunghezza raggiungerà km. 6000.

L'industria svedese. — La Compagnia della Stora Kopparberget fa attualmente un'esposizione dei più alto interesse per l'evoluzione dell'industria siderurgica svedese attraverso più secoli, e per quella del rame.

Come è noto, la miniera di rame di Stora Kopparberget è coltivata da remotissimi tempi: nel principio del tredicesimo secolo dava largo profitto ai suoi proprietari. La Società che la possiede attualmente, oltre che alla produzione del rame, attende a quella del ferro ed al commercio di legnami, ed ha officine che sono delle più importanti del nord d'Europa: essa possiede miniere, foreste e cadute d'acqua nella provincia di Dalecarnia. Un'idea dell'estensione dei suoi affari può desumersi dal fatto che essa nello scorso anno produsse 47,000 tonnellate di ferro ed acciaio, 15,000 tonn. di solfato di rame. 2260 tonn. d'acido solforico, 6500 tonn. di fosfato di Thomas.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Genio Militare di Venezia (31 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di miglioramento dei fabbricati, bacini, darsene e calate nell'Arsenale marittimo. Importo L. 38,000. Cauzione provv. L. 3800.

Municipio di Mediglia (Milano) (2 agosto, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un caseggiato scolastico nella frazione di Mercugnano. Importo L. 20,567.27. Cauzione L. 2057.

Genio Militare di Messina (2 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione e miglioramenti degli immobili militari nella piazza di Palermo, dal 1° luglio 1897 al 30 giugno 1900. Importo L. 180,000. Cauz. L. 18,000.

Prefettura di Padova (2 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro di Adige da m. 466.53 inferiormente all'idrometro di S. Pietro fino allo stante Drizzagno Giara con Drizzagno Gorzo (m. 2198) e del contemporaneo ributto d'argine in Drizzagno 1° Dolfin in Comune di Cavarzere. Importo L. 61,850. Cauz. provv. L. 4000.

Municipio di Casalgrasso — Cuneo (2 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di arginatura in golena sponda sinistra del torrente Maira a difesa delle campagne e dell'abitato di Casalgrasso. Importo L. 27,500. Cauz. provv. L. 1500. Fatali 7 agosto, ore 12.

Municipio di Ostellato — Ferrara (4 agosto, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riduzione ed adattamento di una casa a residenza comunale. Importo L. 15,570.26. Cauzione L. 700.

Prefettura di Padova (5 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto del lavoro di rialzo ed ingrosso dell'argine destro del Brenta dal C. S. 20 fino al ponte di Sandon nel Comune di Fossò. Importo L. 53,124.81. Cauz. provv. L. 1300.

Municipio di Golasecca (5 agosto, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori, provvista e posa in opera della condottura di acqua potabile della Fonte Onizette in Comune di Mercallo (Provincia di Como) fino alla Piazza Comunale di Golasecca, parte in ghisa e parte in grès ceramico, od anche tutta in ghisa. Importo L. 40,846.10. Cauz. L. 2500.

Municipio di Genova (5 agosto, ore 14, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di apposizione e provviste di ringhiere e cancellate in ghisa e ferro lungo il Corso Andrea Podestà. Importo L. 40,000. Cauz. L. 4000.

Amministrazione Provinciale di Macerata (6 agosto, ore 13, unico e definitivo). — Appalto della manutenzione ordinaria della strada provinciale Settempedana-Cameste. Importo L. 95,709.60. Cauz. provv. L. 2500.

Municipio di Santhià (7 agosto, ore 11.30, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la fognatura delle vie Vittorio Emanuele II, della Svizzera, delle Scuole, Principe Amedeo, dell'Ospedale e della Serena. Importo L. 43,000. Cauz. provv. L. 4000. Fatali 23 agosto, ore 12.

Deputazione Provinciale di Piacenza (7 agosto, ore 11, 1ª asta). — Appalto, diviso in 6 lotti, dei lavori per la manutenzione delle strade provinciali pel quinquennio dal 1° ottobre 1897 al 30 settembre 1902.

Prefettura di Genova (10 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di adattamento dell'ex convento dei Cappuccini ad uso Istituti biologici della R. Università. Importo L. 22,500. Cauzione provv. L. 1500. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Udine (11 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione in muratura dell'attuale ponte in legno sul torrente Agazza, tra Forni di sotto e Forni di sopra. Importo L. 15,655.56. Cauz. L. 800.

Prefettura di Pavia (12 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per il miglioramento e presidio della rampa sinistra di accesso al nuovo ponte di S. Martino sul fiume Trebbia, lungo il tronco della Costa di Castel di Lozzo al confine Piacentino della strada nazionale n. 36, Genova-Piacenza. Importo L. 26,371.72. Cauzione provv. L. 2000.

— (14 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per il risarcimento di una scogliera di massi naturali in sponda sinistra del fiume Trebbia, nella località Valgrana presso Bobbio, a difesa della strada nazionale n. 36, Genova Piacenza, minacciata da corrosione. Importo L. 44,030. Cauzione provvisoria L. 2000.

Deputazione Provinciale di Cosenza (14 agosto, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori, opere e provviste occorrenti durante un quinquennio dal 1° aprile 1897 per l'ordinaria manutenzione della strada provinciale n. 8, San Giovanni Cariati: 1° tronco, dalla nazionale Silana al ponte Lese, di m. 11,784; 2° tronco, da Serra Ammarrata alla comunale di Campana, di m. 14,290; 3° tronco, dalla comunale di Campana a Sella Acquaramata, di m. 13,260, della lunghezza complessiva di m. 39,274.70, compresa la manutenzione delle case cantoniere. Importo annuo L. 11,099.97. Cauz. provv. L. 3000. Fatali a 15 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (17 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione delle boe e degli apparecchi di segnalamento a gas Pintsch e delle boe di ormeggio e tonneggio del golfo di Napoli, dal giorno della consegna al 30 giugno 1903. Importo L. 111,600. Cauz. provv. L. 6000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Licitazioni per la costruzione d'una rete tramviaria e della illuminazione della città di Jassi.* — Il Municipio di Jassi ha indetto, pel giorno 18 settembre p. v., le seguenti licitazioni:

a) Per la concessione per anni 40 di una rete tramviaria in quella città, concessione che comprenderà le costruzioni, il mantenimento e l'esercizio della rete;

b) Per la concessione per 40 anni dell'impresa dell'illuminazione a gas o ad elettricità delle vie pubbliche e degli stabilimenti municipali.

Le condizioni delle aggiudicazioni ed i quaderni d'oneri per le due concessioni saranno inviati dal Municipio di Jassi a chi ne farà domanda.

— *Direzione Generale delle Ferrovie* (9 agosto). — Costruzione a Jassi di un fabbricato per il montamento delle ferrovie, locomotive, d'una officina di tornitore e carraio, id. di riparazioni e di ferriera. Prezzo d'asta L. 722,811. Cauz. provv. 8 0/0.

— *Ministero dell'Istruzione Pubblica, Bucarest.* — Fabbricazione di un istituto di bacteriologia, anatomia patologica all'Università. Prezzo d'asta L. 869,099.

— — Costruzione di un ginnasio nella città di Roman. Prezzo d'asta L. 900,000.

Cairo. — *Ministero dei Lavori Pubblici* (31 agosto). — Costruzione di un ponte metallico sul Bahr-Chiblin, a Chiblin-Kom.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 17	Luglio 24
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	502	502
» » Mediterranee . . . . . . »	531	534
» » Meridionali . . . . »	701	700
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	385	385
» » » (2ª ») . . . . »	357	357
» » Secondarie Sarde . . . . . »	278	278
» » Sicule. . . . . »	611	611
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . »	537.50	537.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . L.	300	299
» » Cuneo (2ª emiss.) . . »	325	325
» » Gottardo 4 % . . . »	101.20	101
» » Mediterranee 4 0/0 . . »	509	509
» » Meridionali. . . . . . »	316	319
» » Meridionali Austriache . »	395	401
» » Palermo-Marsala-Trapani »	308	311
» » » 2ª emiss. »	293	295
» » Pontebba . . . . . . »	471.50	471
» » Sarde, serie *A*. . . . »	301	307
» » » serie *B*. . . . »	299	299
» » » 1879 . . . . »	307.50	307
» » Savona . . . . »	330	325
» » Secondarie Sarde . . . »	452	453
» » Sicule 4 0/0 oro . . . »	485	488
» » Tirreno . . . . . . »	480	480
» » Vittorio Emanuele . . »	336	332

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie Nord-Milano. — Dal 1° agosto sarà pagata la cedola n. 8, in L. 10, delle azioni di preferenza.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 19ª Decade — dal 1° al 10 Luglio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	1,013,506.03	52,641.26	325,492.67	1,127,791.07	11,599.90	2,531,030.93	4,248
1896	1,024,073.45	50,459.17	308,786.54	1,006,261.43	14,697.29	2,404,277.88	
Differenze nel 1897	— 10,567.42	+ 2,182.09	+ 16,706.13	+ 121,529.64	— 3,097.39	+ 126,753.05	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	18,986,559.96	978,326.41	5,853,542.59	23,441,464.56	194,863.79	49,454,757.31	4,248
1896	18,219,164.61	969,527.95	5,532,256.63	20,911,400.56	224.725,93	45,857,075.68	
Differenze nel 1897	+ 767,395.35	+ 8,798.46	+ 321,285.96	+ 2,530,064.00	— 29,862.14	+ 3,597,681.63	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	77,205.60	2,506.43	24,268.95	98,071.35	901.55	202,953.88	1,377
1896	87,400.14	2,549.09	24,197.41	105,476.85	855.40	220,478.89	
Differenze nel 1897	— 10,194.54	— 42 66	+ 71.54	— 7,405.50	+ 46.15	— 17,525.01	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	1,242,655.64	28,494.66	456,426.65	2,156,519.09	23,563.41	3,907,659.45	1,377
1896	1,184,353.82	27,371.19	410,235.47	1,834,049.31	27,247.85	3,483,257.64	
Differenze nel 1897	+ 58,301.82	+ 1,123.47	+ 46,191.18	+ 322,469.78	— 3,684.44	+ 424,401.81	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
486.04	466.62	+ 19.42	9,507.41	8,790.60	+ 716.81

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 80								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	(Via Folkestone)	(*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl. (Via Folkestone)	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
.Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.		3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - TORINO

Ing. M. BONELLI
LA CONCIMAZIONE RAZIONALE
dedotta dai risultati sperimentali

Tomo Primo: Gli Elementi della Fertilità. Un vol. in-12° di circa 200 pag. e tabelle.
Tomo Secondo: Le Piante e il Suolo. 1 vol. in-12° di circa 450 pag. con figure grafiche.
Prezzo dei due volumi L. **8.**

TITO POGGI
I PRINCIPII FONDAMENTALI
DELLA
CONCIMAZIONE
e la coltivazione cosidetta siderale
Seconda edizione interamente rifatta
Un vol. in-12°, 1897. L. **1.25.**

CHARLES SÉE
AIDE-MÉMOIRE DE POCHE
DE
L'ARCHITECTE
ET DE
l'Ingénieur Constructeur
pour le calcul des constructions
Un vol. in-12° avec 82 fig., 1897, relié. L. **5.**

A. MINET, Ingénieur
L'ALUMINIUM
Deuxième Partie:
Applications - Alliages nouveaux.
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte. L. **5.**
Première Partie: *Fabrication - Emploi.*
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte, 1896. L. **5.**

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

Pietro Tar... Il Direttore Proprietario responsabile

ANNO XXX. Sabato, 31 Luglio 1897 NUM. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

ANCORA SUL TRENO A 90 CHILOMETRI L'ORA DA MILANO A TORINO

Nel nostro ultimo numero abbiamo dato notizia sommaria del treno speciale eseguito dalla Mediterranea fra Milano e Torino alla velocità di 90 km. all'ora.

Per quanto l'argomento sia interessante, non avremmo creduto necessario di ritornarvi sopra se l'effettuazione di quel treno non avesse indotto in errore gran parte della Stampa, e conseguentemente il pubblico, sulla vera ragione e sulla portata di quell'esperimento.

Si è generalmente creduto infatti che tale prova fosse stata eseguita per rendersi conto della massima velocità cui potrebbesi giungere, allo scopo di assegnarla poi, se non altro, ai treni più importanti.

Nulla affatto di ciò, ed è facilmente dimostrabile.

È a ritenersi che l'Amministrazione della Mediterranea, come tutte le altre, conoscesse già quale era la potenzialità delle proprie linee in rapporto alla velocità dei treni, come conoscesse pure quella delle locomotive — tanto più poi che la categoria di macchine da cui fu tolta quella adoperata pel detto treno trovasi in servizio da vari anni.

La verità si è che la prova riguardava soltanto le nuove carrozze *a passo lungo*, cioè ad assi maggiormente lontani l'uno dall'altro, carrozze che presentano il vantaggio di una maggiore stabilità, dote questa assai apprezzabile nei lunghi viaggi in treni a grande velocità.

Questo e nient'altro.

Infatti la prova è benissimo riuscita e le nuove carrozze a passo lungo hanno corrisposto all'aspettativa.

Ma ciò è sfuggito ai più, ed è parso invece che la Mediterranea abbia voluto fare un esperimento sulla maggiore velocità da darsi ai proprii treni.

Ora basta fare poche e semplici osservazioni per riconoscere tosto tutta l'erroneità di tale supposizione.

Il treno in questione era uno speciale, quindi non obbligato al servizio pubblico; inoltre esso non fece se non le fermate di Novara, Vercelli, Santhià e Torino P. S., e non era legato nè in partenza, nè in arrivo ad alcuna corrispondenza.

È naturale quindi che per esso non sussistesse alcuna delle tante circostanze ed esigenze per le quali un treno adibito ad uso pubblico non può esigere un maggiore impiego di tempo, sia per il maggior numero di fermate, sia in causa delle soste pel servizio viaggiatori e bagagli, sia per altre molteplici cause già note.

Di più conviene notare che, se pure le condizioni della via permettono una velocità di molti chilometri, non potrebbe nell'orario essere assorbita tutta la potenzialità, giacchè allora mancherebbe ogni margine pei ricuperi, resi di frequente necessari in causa del servizio viaggiatori o di condizioni atmosferiche sfavorevoli, o di anormalità del servizio, ed un orario mancante di elasticità può sempre dirsi difettoso.

L'egregia *Gazzetta del Popolo*, intrattenendosi sull'argomento, dice molte verità inconfutabili a proposito della velocità dei treni sulle ferrovie italiane, ed accenna a varie linee sulle quali forse sarebbe consentita una maggiore velocità stante le condizioni favorevoli di planimetria e profilo delle stesse.

Nell'elenco di tali linee il predetto giornale avrebbe facilmente potuto comprendere anche la Milano-Venezia, sulla quale qualche anno fa l'Adriatica esperimentò per un'intera stagione e più un servizio di treni direttissimi, che superavano il percorso di 265 chilometri in ore 4.15.

Ma la linea sulla quale è più vivamente attratta l'attenzione generale, e con essa sono espressi desideri di maggiore sollecitudine nella marcia dei treni, si è quella da Milano e da Torino a Roma. Ora basta osservare che la detta linea è soltanto pianeggiante e con curve non ristrette fra Sarzana e Roma, e che invece fra Spezia e Novi presenta multiformi difficoltà, per persuadersi quante difficoltà occorre superare per ottenere un aumento di velocità.

Ridotta quindi la questione alla sua vera essenza, non rimane pertanto che constatare l'ottimo risultato dell'esperimento, sia per quello che riguarda la linea, la quale dimostrò di essere in ottime condizioni e tali da corrispondere pienamente anche ad un servizio di velocità eccezionale, sia il materiale rotabile, che parimenti corrispose all'aspettativa.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Venticinquesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1896, all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 giugno 1897.

(Traduzione del *Monitore*).

(Continuazione — Vedi Num. 26, 27, 29 e 30).

1. — *Viaggiatori.*

Malgrado il tempo eccezionalmente sfavorevole che vi fu durante la stagione dei viaggi, la cifra totale delle persone trasportate è salita da 1,624,413 a 1,708,754, ed il numero dei viaggiatori, in rapporto alla lunghezza totale della Rete, da 289,337 a 324,183. La cifra dei viaggiatori di prima e di seconda classe non è guari variata in rapporto all'esercizio 1895; l'aumento riguarda dunque essenzialmente i viaggiatori di terza classe e proviene soprattutto dallo sviluppo del movimento locale, come pure dal trasporto di operai ticinesi ed italiani che si servono della nostra linea in primavera nella direzione sud ed in autunno nella direzione nord. L'influenza dell'Esposizione nazionale di Ginevra pel movimento dei viaggiatori è stata poco sensibile. La cifra media dei chilometri percorsi da ciascun viaggiatore delle tre classi è salita da 47.38 a 50.47. Nel 1896 la proporzione delle tre classi si è leggermente modificata in favore della terza classe. Il prodotto totale dei viaggiatori si è accresciuto di franchi 415,097.47, ossia del 7.70 0|0.

Il numero dei viaggiatori trasportati è:

	1896	1895
in 1ª classe	86,208= 5.05 0|0	86,261= 5.31 0|0
» 2ª »	373,564=21.86 »	376,182=23.16 »
» 3ª »	1,248,982=73.09 »	1,161,970=71.53 »

I chilometri di viaggiatori si suddividono come segue:

	1896	1895
per la 1ª cl.	10,375,314=12.03 0|0	10,133,359=13,17 0|0
» 2ª »	26,180,967=30.36 »	24,654,782=32.03 »
» 3ª »	49,676,306=57.61 »	42,175.550=54,80 »

Ogni viaggiatore ha percorso in media:

	1896	1895
in 1ª classe	Km. 120.35	Km. 117.47
» 2ª »	» 70 08	» 65.54
» 3ª »	» 39.77	» 36.30

La cifra media dei viaggiatori è:

	1896	1895
per km. di treno di viaggiatori	51.90	47.61
» d'asse di vettura . .	4.43	4.23

I prodotti si ripartiscono come segue:

	1896	1895
1ª cl. fr.	1,287,237 38=22 18 0|0	1,265,691.21=23.49 0|0
2ª cl.	» 2,060,425.40=35.49 »	2.029,004.15=37.64 »
3ª cl.	» 2,457,350.37=42.33 »	2,095,220.32=38 87 »

Ogni viaggiatore ha pagato una tassa media:

	1896	1895
in 1ª classe di	fr. 14.93	fr. 14.67
» 2ª »	» 5.52	» 5.39
» 3ª »	» 1.97	» 1.80

Il prodotto per viaggiatore e chilometro ammonta a:

centesimi 6.73 nel 1896
» 7.00 nel 1895.

2. — *Bagagli.*

Questo servizio è in aumento di 106 tonnellate sull'esercizio 1895, rappresentante un maggior valore di franchi 19,636.13 = 3.82 0|0, al quale partecipa principalmente il traffico da e per l'Italia.

3. — *Bestiame.*

Come nel 1895, i trasporti di bestiame hanno subito una notevole diminuzione, che comporta 59,297 capi e fr. 254,515 50 (38.03 0|0) e che si può attribuire principalmente al fatto che il bestiame indigeno da macello ha bastato in una più forte misura ai bisogni del consumo.

4. — *Merci.*

Questo traffico si è accresciuto in modo consolante. Il numero totale delle tonnellate trasportate è salito da 825,002 a 873,100 e, in rapporto alla lunghezza totale della Rete, da 466,172 a 482,264.

L'aumento riflette essenzialmente i cereali ed i materiali da costruzione; d'altra parte i prodotti metallurgici, in provenienza dall'Italia hanno subito una forte diminuzione. Fra gli articoli principali di trasporto, le derrate alimentari e gli oggetti mobiliari occupano, quanto al peso, il primo posto con 383,817 tonnellate (43.96 0|0); vengono in seguito: i materiali di costruzione, con 145,681 tonnellate (16.69 0|0), ed i prodotti metallurgici, con 95,151 tonnellate (10.90 0|0).

Le quattro categorie principali di tariffe accusano le quantità seguenti:

	1896	1895
Grande velocità . .	Tonn. 38,064= 4 36 0|0	39,526= 4.79 0|0
Spedizioni parziali .	» 44,937= 5.15 »	42,521= 5.16 »
Vagoni comp. (P. V.)	» 259,795=29.75 »	228,327=27.67 »
Tariffe eccezionali .	» 530,304=60.74 »	514,628=62.38 »

I traffici principali comportano le cifre seguenti:

		1896	1895
Dalla Svizzera verso l'Italia . .	Tonn.	45,097	46,925
Dall'Italia verso la Svizzera (compresi i cereali rispediti da Brunnen)	»	348,024	305,411
Dalla Germania, Belgio, Olanda verso l'Italia	»	125,776	153,109
Dall'Italia verso la Germania, Belgio, Olanda, Inghilterra. .	»	76,959	75,433

In queste cifre sono comprese pure le merci rispedite da Chiasso transito, Pino transito e Locarno transito.

La distanza media di una tonnellata è scesa da 150.30 a 146.93 chilometri.

Il prodotto del servizio delle merci è salito da franchi 9,154,495.29 a 9,532,669.31 (4.13 0|0). Il prodotto per tonnellata-chilometro è di 7 43 centesimi contro 7.38 centesimi nel 1895.

Movimento dei depositi. — In seguito ad acquisti straordinari fatti a scopo di speculazione dai commercianti svizzeri di cereali, i trasporti di questa natura spediti dai porti italiani di Genova e di Venezia in destinazione della Svizzera avevano preso, verso la fine del 1896, delle proporzioni che ci cagionarono qualche imbarazzo per l'immagazzinaggio delle merci. I giornali avevano pubblicati a questo riguardo degli articoli che dinotavano una completa ignoranza dello stato delle cose, noi prendiamo l'occasione che si presenta per ristabilire i fatti.

A misura che l'aumento dei trasporti di cereali per la via del Gottardo diventava sensibile, noi abbiamo provveduto a che il commercio avesse a sua disposizione i magazzini necessari al deposito transitorio delle spedizioni che non erano direttamente indirizzate alla loro destinazione.

Quando, verso la fine dell'autunno del 1895, i magazzini ingranditi di Brunnen e di Fluelen, come tutti gli altri locali disponibili, furono per la prima volta *completamente* riempiti di cereali, ci decidemmo a costruire alla stazione di Altdorf degli impianti potenti contenere circa 1000 vagoni completi.

Con questi nuovi fabbricati noi disponevamo in principio della campagna dei cereali del 1896, di magazzini di una capacità di 4000 vagoni suscettibile di essere, in caso di bisogno, portata a 5000 vagoni, usando a questo scopo le tettoie ed i terreni disponibili.

Si può fare un'idea delle dimensioni di questi impianti

quando si saprà che la superficie totale delle tettoie di deposito, binari compresi, comporta 90.000 mq. Il capitale impegnato nei depositi del Gottardo raggiungeva alla fine del 1896 la cifra di un milione ed un quarto di franchi.

Come noi seguiamo con attenzione lo sviluppo del traffico, in partenza dai porti italiani, dei cereali destinati al consumo svizzero, possiamo ammettere con ogni certezza che le misure prese da noi sarebbero più che sufficienti. Nessuno, nemmeno i principali interessati, i negozianti in cereali, ci avevano avvertiti che le domande di deposito potevano affluire in modo eccezionale, quando, alla fine di novembre, questa eventualità si produsse improvvisamente ed in proporzioni che nulla faceva prevedere.

Con Circolare 25 novembre prevenimmo le Case commerciali di cereali che i magazzini sarebbero in breve ingombrati e che, basandoci sul Regolamento dei depositi della ferrovia del Gottardo, noi declinavamo ogni responsabilità quanto alle spedizioni, ai depositi nostri, senza l'assentimento preventivo dell'Amministrazione dei depositi.

Malgrado ciò, i commercianti in cereali continuarono a consegnare le loro merci ai porti italiani in destinazione di Brunnen, senza aver ricevuto l'autorizzazione del ritiro nel deposito. La conseguenza di ciò fu l'ingombro, verso la metà di dicembre, non soltanto delle tettoie di deposito, ma pure dei terreni destinati al deposito all'aria aperta. Il 15 dicembre, 150 vagoni attendevano nella stazione, al sud di Brunnen fino ad Airolo, di poter essere diretti ai depositi, e simultaneamente la stazione di Bellinzona chiedeva il permesso di mettere in marcia 10 treni facoltativi per il trasporto dei cereali, che affluivano alle stazioni delle frontiere italiane.

In queste condizioni di cose fummo costretti, il 15 dicembre sera, ad ordinare che i vagoni di cereali in corso di trasporto fossero posti sulla via di destra del tronco Altdorf-Erstfeld e che il servizio dei treni si facesse sopra questa linea ad un solo binario. Tuttavia appena il Dipartimento Federale delle Ferrovie ebbe conoscenza di questa misura, ci telegrafò: « Attendiamo che il servizio a doppio binario Erstfeld-Altdorf sia ripreso in breve termine e non sia più interrotto ».

Il 26 dicembre si trovavano sulla linea di destra Altdorf-Erstfeld e sui binari disponibili delle stazioni di Schwyz, Brunnen, Erstfeld, Biasca e Mendrisio, 907 vagoni di cereali, ed il nostro rappresentante a Milano ci informava che vi erano ancora in deposito a Genova e Venezia più di 1500 vagoni di cereali destinati alla Svizzera, e che si cercava ad ogni costo di evacuare sulla nostra rete.

In questa situazione critica non ci restava che pregare le Amministrazioni italiane di non accettare più trasporti di cereali destinati a Brunnen-depositi; ma quando si tentò di eludere questa disposizione collo spedire a Brunnen-loco, all'indirizzo di terzi non domiciliati in questa località, l'interdizione dovette estendersi alla stazione di Brunnen, che d'altronde non ha il diritto di rispedire al prezzo delle tariffe dirette.

Siamo dolenti che le nostre misure abbiano potuto causare al commercio delle noie e delle spese in seguito al tasso assai più elevato dei diritti di magazzino a Genova; noi dobbiamo però affermare che le disposizioni prese sono state dettate dall'obbligo di mantenere l'integrità del servizio. Inoltre faremo notare che i trasporti di cereali dalle stazioni marittime italiane alle stazioni destinatarie svizzere non sono mai state interrotte; le perturbazioni non si verificarono nei trasporti, ma nel servizio dei depositi, servizio organizzato dall'Amministrazione del Gottardo, senza obbligo di alcuna natura per essa.

I fatti che riferimmo ci hanno indotto a studiare sotto tutti gli aspetti e senza ritardo la questione dell'estensione dei nostri depositi; la soluzione di questa questione è difficile; la richiesta è intimamente legata alle condizioni del mercato dei cereali e non può essere valutata neppure approssimativamente.

Un nuovo ingrandimento degli impianti attuali non si potrebbe fare in proporzioni ragionevoli, se non si vuole rischiare di immobilizzare dei capitali senza profitto alcuno.

Confrontati a quelli del 1895, i *prodotti diversi di esercizio* si compongono come segue:

		1896	1895
Locazioni	fr.	702,586.53	682,961 03
Prodotti di servizio ausiliari	»	4,417.28	10,868.86
Altri prodotti	»	2,656.43	1,471.83
Totale . . .	fr.	709,660.24	695,301.72

In rapporto all'esercizio precedente, vi è dunque un maggior valore di fr. 14,358.52, che proviene essenzialmente dalla messa in servizio alla fine del 1895 di 50 nuovi vagoni per trasporto a grande velocità, come pure dalla locazione di case di abitazioni per impiegati a Erstfeld, la cui costruzione è stata compiuta nel 1896.

D. — Spese e statistica dell'esercizio.

SPESE	1896 (266 chilometri) Lire	1896 0/0	1895 (266 chilometri) Lire	1895 0/0	Confronto col 1895 in più Lire	Confronto col 1895 in meno Lire
I. Amministrazione generale .	521,515.83	5.22	498,029.75	5.54	23,486.08	
II. Sorveglianza e mantenimento della linea	2,329,008.74	23.35	1,794,576.20	19.93	534,432.54	
III. Spedizioni e movimento . .	2,230,137.98	22.35	1,997,172.17	22.19	232,965.81	
IV. Trazione	3,445,365.30	34.53	3,195,447.28	35.49	249,918.02	
V. Spese diverse	1,451,675.61	14.55	1,517,378.30	16.85		65,702.69
Totale delle spese	9,977,703.46	100.00	9,002,603.70	100.00	975,099.76	

La spesa ammonta:

	1896		1895
Per chilometro di linea	fr. 37,510.16		fr. 33,844.37
» di treno »	3.5847	»	3.2840
» percorso utile »	2.9257	»	2.6972
» d'asse, vett. e carri »	0.1195	»	0.1111
» di tonnellate »	0.0191	»	0.0179
Per 0/0 dei prodotti d'eser. »	58.71	»	54.82
» » sui trasporti »	61.27	»	57.24

Ad. I. — *Amministrazione generale.*

La spesa riferentesi a questo servizio si suddivide come segue comparativamente all'esercizio 1895:

		1896	1895
A. Spese del personale .	fr.	419,284.97	410,265.28
B. Altre spese	»	102,230.86	87,764.47
Totale	fr.	521,515.83	498,029.75

Le spese relative al personale si sono accresciute nel 1896 di fr. 9019 69 e le altre spese di fr. 14,466.39, totale fr. 23,486.08; questo aumento è dovuto per le prime, all'aumento di stipendi, e, per le seconde, principalmente ad un aumento delle spese di pubblicità-réclame.

Ad. II. — *Sorveglianza e mantenimento della linea.*

La somma figurante sotto questa rubrica si decompone come segue:

		1896	1895
A. Personale	fr.	762,197.24	667,357.76
B. Mantenimento e rifacimento della linea	»	1,498,391.89	1,064.364.08
C. Altre spese	»	68,449.61	62,854 36
	fr.	2,329,008.74	1,794,576.20
	Più fr.	534,432.54	

Nell'aumento totale delle spese del 1896 figura una somma di circa fr. 105,500 rappresentanti l'influenza della messa in vigore in vigore in principio dell'anno delle nuove condizioni di stipendio e di salario del personale. Il capitolo: A. — *Personale* assorbe la maggior parte della detta somma, cioè circa fr. 79,000; un secondo ammontare di fr. 16,000 proviene da un cambiamento apportato alla contabilizzazione degli onorari ed emolumenti degli aiutanti capi di distretto, ma in realtà non si tratta che di un semplice giro di conto.

L'effettivo del personale non si è accresciuto.

B. — *Mantenimento e rifacimento della linea.*

	1896	1895	Differenza
1. Mantenimento del corpo stradale e sue dipendenze . . fr.	263,243.71	182,039.47	+ 81,204.24
2. Mantenimento e rifacimento della superstruttura compreso il costo del materiale »	979,532.41	560,256.40	+ 419,276.01
3. Mantenimento dei fabbricati e della piena via . . . »	122,341.24	109,918.41	+ 12,422.83
4. Mantenimento del telegrafo, segnali e chiusure . . . »	79,165.61	74,428.91	+ 4,736.70
5. Spazzamento della neve, ecc. . . . »	54,078.92	137,720.89	— 83,641.97
fr.	1,498,361.89	1,064,364 08	+ 433,997.85

Qui il rapporto rende conto minuto e dettagliato di ogni capitolo di spesa. Trattandosi di particolari privi di interesse essenziale, passiamo senz'altro al capitolo seguente:

Ad. III. — *Spedizione e movimento.*

La spesa totale riferentesi a questo servizio ammonta a fr. 2,230,137.98; essa eccede così di fr. 232,965.81 quella del 1895. Le *spese del personale* si sono accresciute di fr. 223,029.01 e le *altre spese* di fr. 9,936.80.

L'aumento delle prime è dovuto ad un aumento del personale delle stazioni e dei treni, come pure dell'effettivo degli operai, ma soprattutto alle nuove condizioni di stipendio e salario del personale in generale.

L'aumento delle altre spese proviene da un più forte consumo di materie (stampati, cancelleria, ecc.) in seguito all'aumento del traffico, come pure dell'impiego della luce elettrica in parecchie stazioni.

Ad. IV. — *Trazione* (locomotive, vetture e carri).

Le spese totali del servizio della trazione, che erano nel 1895 di fr. 3,195,447.28, ammontano nel 1896 a fr. 3,445,365.30, che si ripartiscono come segue:

	1896	1895
Personale	979,884.15	903,160.86
Materie per locomotive, vetture e vagoni	1,390,665.77	1,364,176.77
Mantenimento, rinnovamento del materiale rotabile	1,049,244 08	908,206 33
Altre spese	25,571.30	19,903 32
Totale	3,445,365.30	3,195,447.28

Nel corso dell'ultimo esercizio abbiamo messo in riforma la locomotiva A³T, che era in servizio dal 1874.

In fatto di *combustibile*, le locomotive hanno bruciato nel 1896 dei carboni della Sarre e delle mattonelle della Ruhr; l'impiego di queste ultime è stato limitato alle locomotive dei treni a grande velocità.

La consumazione del combustibile è ammontata:

		kg.		fr.
nel 1883	a	26,545,556	kg. per fr.	870,455.95
» 1884	a	25,756,670	»	689,032.42
» 1885	a	26,087,430	»	652,920.92
» 1886	a	26,469,325	»	661,168.40
» 1887	a	32,506,350	»	822,479.43
» 1888	a	34,689,440	»	839,864.30
» 1889	a	38,121,712	»	912,644 36
» 1890	a	39,050,500	»	1,049,696 22
» 1891	a	43,425,210	»	1,283,852.38
» 1892	a	44,418,980	»	1,301,109.18
» 1893	a	48,166,950	»	1,279,124.20
» 1894	a	53,135,650	»	1,324,331.41
» 1895	a	54,611,955	»	1,298 081.01
» 1896	a	57,052,210	»	1,323,468.65

ciò che importa per chilometro di locomotiva:

	kg.		cent.
nel 1883	11.58	kg. al prezzo di cent	37.97
» 1884	12 06	»	32.26
» 1885	11.58	»	28.98
» 1886	11.44	»	28 57
» 1887	12.23	»	39.96
» 1888	12.41	»	30 04
» 1889	12.61	»	30.18
» 1890	13.09	»	35.19
» 1891	14.10	»	41.69
» 1892	13 72	»	40.20
» 1893	13.65	»	36 26
» 1894	13.83	»	34.48
» 1895	14.10	»	33 51
» 1896	14.31	»	33.21

La consumazione di grassi ed olii per locomotive fu:

		kg.		fr.
nel 1883	di	82,175 5	kg. per fr.	71,782.25
» 1884	di	54,316.5	»	45,162.25
» 1885	di	54,682 7	»	42,246.79
» 1886	di	56,458 5	»	36,435 36
» 1887	di	68,113 9	»	38,363 39
» 1888	di	91,513.3	»	45,184.30
» 1889	di	105,606.7	»	44,712.94
» 1890	di	111,305.2	»	45,106.77
» 1891	di	127,024 8	»	48,287.84
» 1892	di	151,881.6	»	64,414.—
» 1893	di	169,851.45	»	62,836.18
» 1894	di	187,195.10	»	64,752.50
» 1895	di	197,132.—	»	65,072.67
» 1896	di	196,376 50	»	64,070.69

ossia per chilometro di locomotiva:

	kg.		cent.
nel 1883	0 036	kg. al prezzo di cent.	3.31
» 1884	0 025	»	2.11
» 1885	0.024	»	1.87
» 1886	0.024	»	1.57
» 1887	0.026	»	1.44
» 1888	0.033	»	1 62
» 1889	0.035	»	1.48
» 1890	0.037	»	1.51
» 1891	0.041	»	1.57
» 1892	0 047	»	1.90
» 1893	0.048	»	1.78
» 1894	0 049	»	1.69
» 1895	0 051	»	1.68
» 1896	0.049	»	1.61

Le *spese di riparazione e di mantenimento delle locomotive* ammontano a fr. 734,145 58, cioè per chilometro di locomotiva a 18.419 centesimi.

Il *consumo delle materie grasse per vetture e carri* ammontò nel 1896 a 23,303 50 kg che costarono fr. 4,638.90.

Le *spese di riparazione delle vetture e dei carri* ammontano a fr. 318,794.02 contro fr. 350,768.19 nel 1895.

(Continua).

LE COMUNICAZIONI RAPIDE
NELLE GRANDI CITTÀ AMERICANE

(*Conferenza fatta a Vienna dall'ing.* Von Empeyer).

(Contin. — Vedi n. 22, 24, 26 e 29).

Siccome la storia della ferrovia sotterranea di New-York è, sotto certi rapporti, tipica, indicherò, astrazione fatta delle proposte anteriori, i due progetti che si trovavano in discussione un anno fa, e nei quali l'idea di costruire il tunnel, sia totalmente, sia parzialmente, con rivestimento, è stata abbandonata.

Progetto n. I. — Dopo aver intrapreso a questo scopo un viaggio attraverso l'Inghilterra e la Francia, e dopo aver pubblicato un rapporto dei più interessanti intorno ai diversi sistemi di ferrovie di cui si tratta, l'ingegnere in capo, W. B. Parsons, ha redatto un progetto in cui per la prima volta si elimina l'idea di un tunnel eseguito intieramente sotto terra. È vero che l'autore è ancora circospetto a questo riguardo, poichè non adotta, nel suo progetto, che due binari al disopra del suolo per il servizio locale, con due binari sotto terra per il servizio *express*. Malgrado ciò, mette questi ultimi così profondamente al disotto del livello della via, che essi non necessitano lo spostamento di alcun ramo di condotto.

Secondo la sua idea, il sotterraneo dovrebbe essere stato eseguito metà per volta.

Progetto n. II. — L'autore ha proposto un profilo, situato più alto, che avrebbe obbligato il trasferimento di tutta la rete dei condotti in una galleria esteriore separata.

Comparativamente al progetto I, ove le linee superiori adibite al traffico locale sono completamente isolate dalle linee *express*, questo progetto fornisce una soluzione più economica dal punto di vista della profondità degli scavi e dell'altezza delle gradinate, visto che sono tutte e due minori.

La disposizione a gradini che presenta questo progetto, è imposta da questa doppia circostanza, che prima si deve fare dello spazio per il condotto dei cavi, e poi che si può più facilmente raggiungere in questo modo le scalinate stabilite tra i binari; essa si giustifica pure sotto il rapporto della ventilazione, illuminazione, mantenimento, riparazioni, ecc. che, con questa disposizione, si possono effettuare nelle migliori condizioni.

Dopo la presentazione di questi progetti, ecco che cosa è passato: dapprima i proprietari dei condotti si sono dichiarati pronti ad autorizzare lo spostamento ed anche a sopportare integralmente le spese di questo lavoro, a condizione di costruire loro un galleria sotterranea isolata, le spese da fare per questo essendo minime in confronto di quelle provocate dallo scavo continuo delle strade a causa delle riparazioni da effettuarsi; poi, le Camere hanno votato un sussidio di 5 milioni di dollari per la realizzazione della ferrovia in tunnel e per il riscatto dei diritti di proprietà sulle canalizzazioni sotterranee sotto il suolo delle strade. In seguito a questo voto, la commissione dei trasporti a grande velocità accettò, il 7 marzo 1895, i piani, che essa designò sotto il nome di *adopted plans* (piani approvati), e che prevedevano le quattro linee al medesimo livello. Basandosi sopra un rapporto che avevo redatto il 12 marzo 1895, la detta Commissione modificò tuttavia i piani in questione, introducendovi dei gradini, come nel progetto II, e il 22 marzo seguente, essa li adottò come *final plans*, cioè, *piani definitivi*. Questi piani non differiscono dal progetto II che per le dimensioni in larghezza.

La questione delle dimensioni da adottare venendo sul tappeto ogni volta che si tratta dell'impianto di un nuovo tunnel, mi sembra utile dirne qualche cosa.

A New-York si adottarono semplicemente le dimensioni di Boston, ove ogni sotterraneo ha m. 3,65 di larghezza e 4,27 di altezza.

Sono dimensioni che si incontrano nei tunnels delle ferrovie ordinarie esercitate da macchine a vapore. L'altro estremo ci è offerto dai tunnels tubulari dell'Inghilterra, che hanno metri 3.30 di diametro, e dalla ferrovia sotterranea di Budapest, che misura 3 metri di larghezza e 2.75 di altezza (1).

Dal punto di vista delle loro sezioni, i tunnel di Budapest e di Boston sono nel rapporto di 1 a 2. Come si vede, c'è abbastanza margine tra i due. Ma a Boston, come a New-York, si cercò anzitutto di costruire un sotterraneo ben ventilato e si è imposta una larghezza sufficiente tra i binari per rendere possibile, senza pericolo, la circolazione del personale. Il proverbio « al più, al meglio » può trovare la sua applicazione, quanto alle dimensioni da dare ad un tunnel; tuttavia, quelle di Boston sono esagerate, esse non erano indispensabili e non si giustificano, economicamente parlando.

A Boston, ove ho collaborato alla redazione del progetto, i lavori volgono al termine.

Il più grande ostacolo che trovo a Vienna, quanto al tracciato ed all'esecuzione di linee sotterranee, è che tutto vi è diviso così simmetricamente seguendo dei raggi e che non esiste alcuna direzione che possa giustificare, in modo speciale, la presa in considerazione di simili sistemi di comunicazione. Se non si vuole essere ingiusti, si devono progettare degli impianti giganteschi per un traffico minimo.

Boston è, di tutte le città che conosco, quella che si trova nelle condizioni più simili a quelle di Vienna, astrazione fatta di ciò che, laggiù, le stazioni sono situate in prossimità del centro della città, mentre che noi siamo avvicinati mercè la ferrovia metropolitana.

Una ferrovia sotterranea di 2 chilometri è perfettamente sufficiente a Boston, mentre da noi ci vorrebbero almeno due tunnel a doppio binario di 5 chilometri di sviluppo.

Sul principio, si fecero per la città di Boston dei progetti colossali. Si diceva: è indispensabile di costruire due tunnels attraverso alla città ed un tunnel sotto il braccio di mare; ma non si tardò a riconoscere che non è possibile ottenere un risultato che alla condizione di sapersi saggiamente limitare.

Chi troppo vuole nulla stringe..... Ciò che ci sarebbe di meglio a fare sarebbe di limitare le costruzioni ferroviarie sotterranee ad un *minimum*, per cominciare, e di non eseguire dapprima che le più necessarie. Noi dobbiamo, tuttavia, aver ben in vista il piano d'insieme e non dimenticare che queste linee sono chiamate non soltanto a completare le comunicazioni esistenti coi tramways, ma ancora a riunirsi più tardi alla ferrovia metropolitana.

Questa forma un triangolo avente per sommità l'ufficio principale delle dogane ed una doppia base costituita dalle ferrovie suburbane e di cintura.

Le comunicazioni più brevi col centro della città, cioè colla piazza S. Stefano, sono formate dalle linee seguenti:

1. Quella che va dalla piazza S. Stefano verso la linea della vallata della Vienna nella direzione della stazione del Sud;
2. La linea conducente dalla piazza S. Stefano alla linea di cintura ed ai sobborghi, in direzione di Hernals;
3. La linea dalla piazza S. Stefano verso quella del canale del Danubio.

Queste tre linee permettono ai viaggiatori della ferrovia della città di raggiungere direttamente il centro; esse assicurerebbero pure lo stesso vantaggio a tutte le linee di tramway eventualmente col sussidio di piccoli tunnels di raccordo, e si potrebbe risolvere il problema con un tunnel triangolare.

Non è soltanto la questione di economia, ma una quantità di altre considerazioni che mi hanno fatto respingere l'incrociamento di tunnels preconizzato dalla direzione dei

(1) Le esperienze fatte nel Metropolitano di Budapest hanno confermato, pare, l'opinione che ho spesso manifestata, che le dimensioni adottate sono troppo piccole. Un treno di esperimento con invitati, è rimasto impaniato nel tunnel...

lavori della città. Secondo me, la necessità di evitare un passaggio a livello in un sotterraneo deve essere considerata come un assioma.

Così pure il mio progetto non comprende una stazione centrale. Questa idea mi sembrava infelice, specialmente per Vienna, poichè noi ci troviamo in una condizione diversa di Londra, ed, inoltre, noi non godiamo nè dello spazio, nè della centralizzazione commerciale di Londra, circostanza che renderebbe questa stazione centrale necessaria. Del resto, una riduzione volontaria del traffico non è mai economica, nè giustificabile.

L'impianto di tre stazioni risponderebbe ancora meglio allo scopo e costituirebbe, inoltre, una soluzione meno costosa. Là ove si dispone di molto spazio, come al Graben, si potrebbe costruire una stazione, mentre che, nelle vie a grande circolazione, si farebbe da ciascuna parte l'acquisto di un magazzino che si convertirebbe in stazione, e si impianterebbero delle gradinate conducenti al tunnel.

Crederei di aver raggiunto lo scopo che mi sono prefisso se fossi semplicemente riuscito a farvi comprendere la connessione intima che esiste fra le funzioni vitali le più varie di una città, volendo combattere quelli che pretendono oggidì che la questione delle ferrovie sotterranee elettriche non è ancora matura, che si dovrebbe prima attendere il compimento della ferrovia urbana, l'applicazione dell'elettricità alle tramvie, ecc., e che, in questo modo, mandano ogni utile riforma alle calende greche. Quando si pensa come la costruzione del metropolitano, la trasformazione della città interna, la canalizzazione, ecc., sono legati coll'impianto delle ferrovie sotterranee elettriche, si comprende che volerle disgiungere, è intraprendere un lavoro da Sisifo, ove le più grosse difficoltà provengono sempre da ciò che si è fatto prima. È dunque assai contrariamente ai suoi interessi che la città non ha creduto dover prendere in considerazione la domanda di creazione di ferrovie sotterranee elettriche.

Sono appunto quelli che intendono conservare il suo carattere alla città interna che dovrebbero convincersi che solo la ferrovia sotterranea può virtualmente allargare le strade e supplire alle necessità del traffico, senza obbligare di conseguenza a demolire delle case a destra ed a sinistra. E siccome sono precisamente le città americane che hanno saputo marciare risolutamente in avanti, rompendola coi pregiudizi, non posso che respingere, come fuori proposito, l'epiteto di « città americana » dato a Vienna dai conservatori entusiasti dell'arte.

Per giudicare fin dove può condurre una simile tenacità di principii, basta osservare l'attitudine di questi signori che si mostrano avversari accaniti della demolizione delle vecchie case, destinate, anzitutto, in prima linea, a servire di abitazioni, e ciò unicamente nello scopo di conservarle all'istruzione intuitiva.

L'ispettore, sig. Koestler, ha recentemente stabilito, in modo succinto, ma chiarissimo, prendendo per base la ferrovia della città di Berlino, che Vienna è oggidì alla vigilia di dover subire delle trasformazioni colossali nelle sue costruzioni, non fosse che in seguito all'impianto della ferrovia metropolitana.

Qualunque sia la direzione in cui esse si faranno, queste trasformazioni devono essere considerate come inevitabili al più tardi al principio del prossimo secolo.

Non lasciamo di dire di noi un giorno che, al momento supremo, si è trovata qui una generazione meschina, senza la forza nè il coraggio delle misure radicali che si impongono all'epoca nostra in ogni città moderna, dovesse ciascuna pietra, come a Roma, aver il suo valore dal punto di vista della storia e dell'arte. Chiunque abbia realmente a cuore il progresso e lo sviluppo di Vienna, deve comprendere che questa città non perderà nulla del suo glorioso passato se, nell'interesse del suo avvenire, si sacrificherà qualche vecchia casa. Una città americana non ha altra ragione di esistere più di Vienna.

Tanto l'una quanto l'altra tendono allo stesso scopo, che consiste nell'offrire ai suoi abitanti un soggiorno ideale, siano ricchi o poveri. Il nervo vitale di tutti gli sforzi in questo senso, è il traffico ed oso contare sopra il vostro assentimento esprimendo la speranza, all'opposto di quegli alti personaggi, che Vienna possa diventare una città americana, nella più bella significazione della parola.

Consideriamo, per finire, l'eventualità in cui questi *Fabii cunctatores* ottenessero vittoria ed in cui la città interna non fosse riunita, in rapporto ai suoi bisogni, colle vie di comunicazione principali.

Che cosa si produrrebbe? Uno spostamento del centro commerciale di Vienna. Il focolare del suo movimento sarebbe allora al « Hauptzollamt » cioè all'ufficio principale della dogana.

Voi domanderete se questa parte della città non si trova sotto questo rapporto in una situazione assai più avvantaggiosa che l'angolosa piazza Santo Stefano. Io non esito a rispondere affermativamente, perchè essa ha a sua disposizione, in tutte le direzioni, le strade e le arterie del traffico più meravigliose.

Tuttavia non bisogna chiudere gli occhi non più sulle conseguenze fastidiose, naturalissime, di una trasformazione così radicale. Una lotta si deve impegnare tra l'antica situazione e la corrente del traffico, cercando delle vie nuove.

Il quartiere morto del Stubenthar sparirà, e Vienna si eleverà più tardi ad un'altezza economica che risponderà ai sacrifici che si saranno fatti per la costruzione della ferrovia metropolitana.

FINE.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia S. Stefano-Sarzana.
(Apertura all' esercizio).

Crediamo di sapere che il 9 agosto p v. avrà luogo l'apertura del tronco ferroviario S. Stefano-Sarzana con un servizio di tre treni in andata e ritorno in coincidenza con quelli della Roma-Pisa e della Parma-Spezia.

Inaugurazione delle linee Cansano-Isernia e Rionero-Potenza.

Sappiamo che nella seconda metà di settembre p. v., e precisamente dal 18 al 21, avrà luogo l'inaugurazione delle linee Cansano-Isernia in prosecuzione di quella di Solmona, e Rionero-Potenza, di quella di Foggia-Rocchetta, esercite dalla Società delle Ferrovie Meridionali. A tale festa assisteranno S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici e numerosi invitati. Nel giorno 21 vi sarà un banchetto a Potenza offerto dalla Società delle Meridionali.

I lavori portuari e ferroviari di Genova.

Ci consta che oggi, 31, si tiene in Genova, dietro proposta di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, una conferenza fra i rappresentanti di tutti gli enti interessati per stabilire il programma di esecuzione dei lavori portuari e ferroviari, in dipendenza della recente legge votata dal Parlamento.

Ferrovia Albano-Lovere.

Il Consiglio provinciale di Bergamo, con sua recente deliberazione autorizzò la propria Deputazione a fare, senza indugio, tutte le pratiche occorrenti per la regolare modificazione al tipo economico del progetto della ferrovia Albano-Lovere, già approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, ed a inoltrare formale domanda per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia stessa. Colla medesima deliberazione poi

il prefato Consiglio ebbe ad incaricare la Deputazione di presentare al Ministero predetto le più vive raccomandazioni perchè venga riconfermato il decreto di concessione ed accordata la definitiva autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio della tramvia, della Camuna, da Lovere a Cividate di Valle Camonica.

Sappiamo ora che in esecuzione del mandato conferitole la Deputazione provinciale di Bergamo, mentre sta provvedendo per la più sollecita riduzione a tipo terzo delle ferrovie economiche a scartamento ordinario, del progetto di ferrovia Albano-Lovere e per la redazione di tutti gli allegati che dovranno corredare la domanda di concessione; ha richiamata l'attenzione di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici sulla seconda parte della deliberazione consigliare, laddove sono fatte vive istanze e raccomandazioni perchè venga confermato il decreto di concessione ed accordata la definitiva autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio della tramvia Camuna. Trattasi di questione di vivo interesse pel maggior incremento del commercio e delle industrie della Valle Camonica a comune vantaggio delle Provincie di Bergamo e di Brescia. La Deputazione spera quindi che il signor Ministro, compreso della opportunità e della convenienza di esaudire i giusti desideri e le legittime aspirazioni dei molti Comuni interessati direttamente nella tramvia Camuna e della rappresentanza dell'intera Provincia, vorrà aderire alle istanze che all'uopo gli vengono indirizzate.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Variante alla marcia dei treni 573, 575 e 576*).

La Mediterranea ha sottoposto alla superiore approvazione la proposta di alcune varianti alla marcia dei treni 573, 575 e 576 allo scopo di assegnare regolare fermata del 573 a Legnano e del 576 a Busto Arsizio, nonchè il prolungamento a Milano del 575.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il fabbisogno, dell'ammontare di L. 5486, occorrente per la provvista del materiale d'esercizio per l'arredamento del nuovo tronco di ferrovia da Santo Stefano a Sarzana, linea *Parma-Spezia;*

2. La proposta per la costruzione di un binario tronco o di un piano caricatore e per l'impianto di una gru da pesi della portata di sei tonnellate, dalla parte a mare della stazione di Villa San Giovanni, nella linea da *Reggio a Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 10,900, oltre a L. 2608.65 per materiale metallico di armamento;

3. Un nuovo progetto per la costruzione di forni da pane alle stazioni ed alle case cantoniere della tratta Roma (San Paolo)-Cecina, nella ferrovia da *Roma a Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 17,000;

4. Il preventivo della spesa di L. 8000 occorrente per provvedere a modificazioni negli apparecchi centrali di *Novi-San Bovo*, cabina *C*, rese indispensabili dall'approvazione del raddoppio del binario con Novi-Città;

5. La proposta dei lavori riconosciuti necessari all'atto della visita di ricognizione della linea *Santo Stefano-Sarzana*, per la sua apertura all'esercizio locale. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 3200;

6. La proposta dei provvedimenti resi necessari sulla linea da *Taranto a Reggio* fra le stazioni di Santa Caterina all'Ionio e Reggio-Centrale, in seguito alle pioggie del 2 e del 4 ottobre 1896. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 40,768.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Proposta per il rifacimento in acciaio con rotaie da m. 12 del modello meridionale, di m. l. 6764 di binario, compreso fra i chilometri 776.192 e 783.076 della linea da *Foggia ad Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 52,000, escluso il materiale metallico di armamento, il cui valore è previsto in lire 133,406.43;

2. La proposta per il rifacimento con rotaie di acciaio da m. 9, del primo tipo delle ferrovie complementari, del tratto di binario attualmente armato in ferro, compreso fra i chilometri 71.967 e 74.967 della linea *Pescara-Aquila-Terni*, con annesso preventivo di spesa di L. 15,600, non tenuto conto del materiale metallico di armamento, il cui valore è previsto in L. 57,590;

3. La proposta per sistemare nelle stazioni di *Ancona, Bologna, Brindisi, Castellamare Adriatico, Firenze, Foggia, Udine, Venezia* e *Verona-Porta Vescovo* i locali destinati all'emissione dei nuovi biglietti di viaggio ad itinerario combinabile. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 6550;

4. La proposta per consolidare un tratto della scarpa a monte della trincea Capanna, fra i chilometri 69.260 e 69.278 della linea da *Firenze a Faenza*. Spesa preventivata L. 2450;

5. La proposta per la esecuzione di lavori di consolidamento del rilevato al km. 88.540 dal Bivio Reno, nella ferrovia da *Bologna a Pistoia*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 17,420;

6. Il contratto stipulato con l'appaltatore Del Federigo Luigi per l'esecuzione dei lavori necessari allo spostamento della ferrovia *Roma-Firenze*, fra i chilometri 116.141,05 e 117 092.15;

7. La proposta relativa alla costruzione di opere di difesa provvisoria della sponda destra del fiume Adda, al km. 38.100 della linea *Sondrio-Colico-Chiavenna*, con annesso preventivo di spesa di L. 2152.37;

8. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere allo spostamento della ferrovia *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze*, fra i chilometri 137.984 e 136.414. Spesa occorrente L. 6000;

9. Lo schema di contratto per l'appalto a licitazione privata dei lavori di rialzamento della travata sul fiume Reno al km. 31.715 della linea *Bologna-Pontelagoscuro*.

(*Proposte di lavori approvati dal Ministero*).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte di lavori presentate dalla Direzione generale delle Meridionali:

1. Proposta riguardante l'esecuzione di alcuni lavori di riparazione e di completamento, domandati all'atto della consegna definitiva del tronco Piadena-San Zeno, nella ferrovia *Parma-Brescia-Iseo*, pei quali è preventivata la spesa di L. 11,700;

2. La proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di un cavalcavia a tre rampe di accesso, in corrispondenza al chilometro 0.602 della linea da *Ponte*

San Pietro a Seregno con annesso preventivo di spesa di L. 25,000;

3. La proposta per la costruzione di un cesso a tergo della casa cantoniera doppia situata al chilometro 24.909 della linea *Castelbolognese-Ravenna* in prossimità della stazione di Russi. Spesa occorrente L. 666.50;

4. La proposta dei lavori occorrenti per consolidare il rilevato di accesso verso Campobasso al viadotto al chilometro 21.296 della linea da *Benevento a Campobasso.* Spesa occorrente L. 2800;

5. La proposta dei lavori per coprire il tratto di fosso fra il muro di cinta a mare della stazione di Gallipoli ed il ponticello sottostante alla strada di servizio di pertinenza dell'Amministrazione del Genio Civile, linea *Zollino-Gallipoli*, con preventivo di spesa di L. 520;

6. La proposta delle opere occorrenti per sistemare e consolidare il corpo stradale, al chilom. 18.735 della linea *Roma-Orte.* Spesa necessaria per l'esecuzione del lavoro L. 5000.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Percorrenza del materiale rotabile del 1° trimestre corrente anno*).

Diamo nel seguente prospetto la percorrenza delle locomotive, delle carrozze, dei bagagliai e dei carri da merce, durante il 1° trimestre, del corrente anno, per la Rete ferroviaria della Sicilia:

1. Locomotive.	km.	904,169
2. Carrozze	»	2,905,773
3. Carri a bagaglio.	»	828,343
4. Carri da merce	»	4,625,837
5. Carri in servizio cumulativo . . .	»	17,459

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto compilato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Carsoli, lungo la ferrovia da Roma a Solmona, prefiggendo il termine di due anni per il compimento dei lavori, il cui importo è preventivato in lire 28,160, e che dovrebbero essere eseguiti in parte mediante licitazione privata, ed in parte in economia.

Lo stesso Consiglio ha manifestato l'avviso che sia meritevole della superiore approvazione un progetto compilato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, relativo all'esecuzione di lavori addizionali occorrenti per il perfetto funzionamento della conduttura d'acqua derivante dalla galleria degli Allocchi sulla linea da Faenza a Firenze, pei quali è preventivata la spesa di L. 19,400.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa un progetto di aggiunte alle vigenti tariffe, relative alle damigiane riposte in ceste di vimini, sorrette da cinghie interne, con coperchio mobile di corda d'erba palustre intrecciata e con cappello metallico sulla bocca.

—

Con recente decreto reale è stato abrogato, a datare dal 1° settembre p. v., l'altro reale decreto 1° dicembre 1895, col quale si ordinava alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo di fare un ribasso di tariffa per conto dello Stato, sui prezzi della tariffa speciale, piccola velocità, n. 122, serie *B*, e della tariffa locale, piccola velocità, n. 214. per i trasporti di carboni minerali e di mattonelle di carbon fossile, in provenienza d'oltre mare, in partenza dagli scali marittimi italiani ed eseguiti con carri di proprietà degli speditori.

—

Le Società di Navigazione hanno stabilito di accordare la riduzione del 50 p. 0[0 sui massimi delle tariffe, escluso il vitto, per il trasporto di coloro che parteciperanno:

a) Al Congresso cattolico da tenersi a Milano nel mese di agosto p. v.;

b) Al Congresso pedagogico da tenersi a Palermo nel mese di settembre p. v.;

c) Al Concorso agricolo da tenersi a Rimini nel prossimo mese di agosto.

—

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta della Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, per la quale le spedizioni di canapa greggia o pettinata (gargiolo), stoppa, cascami o strappatura di canapa in balle, in partenza dalla stazione di Borgo Panigale e dirette a Livorno Marittima e Diga rettilinea, verrebbero ammesse al beneficio della tariffa locale n. 206, piccola velocità, col prezzo di L. 0.0561 per tonnellata e chilometro, ed il diritto fisso di L. 1.53 per tonnellata, salvo l'osservanza delle condizioni stabilite nella detta tariffa.

—

La Mediterranea, ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici: 1. Una domanda della Ditta Ruggeri-Gambaro per ottenere che la concessione di cui fruiva per i suoi trasporti di pietra da Taggia, Sampierdarena, Santa Limbania-Calate, Genova-Principe, e Genova-Brignole, scaduta il 30 giugno p. p. sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno a decorrere dal 1° agosto p. v.; 2. Domanda della Ditta Alberto Marchi e Comp. di Sant'Antonino, intesa ad ottenere per i suoi trasporti di terra refrattaria e di mattoni di terra refrattaria, da Sant'Antonino a stazioni della Riviera Ligure, fra Spezia e Ventimiglia, queste comprese, nonchè a Rivarolo ed a Bolzaneto, la rinnovazione, a datare dal 26 giugno p. p. della convenzione relativa, alle stesse condizioni, con riduzione però del quantitativo minimo di traffico da 2000 a 1400 tonnellate annuali.

—

La predetta Direzione generale ha inoltre sottoposto alla superiore approvazione le due seguenti proposte: 1. Proposta di estensione allo scalo di Rivarolo Ligure-Dock, delle tariffe locali in servizio interno e cumulativo italiano, nonchè di quelle eccezionali in servizio diretto per l'estero; 2. Proposta di rinnovazione a favore della Ditta Mangili ed alle stesse condizioni per un altro anno, della concessione di cui fruiva per i suoi trasporti di bozzoli morti, doppi in grana, sfarfallati, ecc., da Milano-Porta Garibaldi a Briançon ed a Terray.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte, relative alle tariffe ferroviarie:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, a datare dal 7 giugno p. p., della concessione di cui fruiva la Ditta Galeotti e Regattieri (alla quale è subentrata la Ditta Galeotti Antonio) pei trasporti di carbon fossile da Venezia a Poggio Rusco;

2. Alla concessione a favore della Ditta Peverelli, per i suoi trasporti di pietre;

3. Alla concessione di ribasso ferroviario a favore della Società metallurgica di Livorno-Toscana per i suoi

trasporti di filo di rame e da effettuarsi nei mesi di ottobre, novembre e dicembre 1897, e gennaio 1898, per un quantitativo minimo di 200 tonnellate;

4. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni, della concessione di cui fruiva la Ditta Fratelli Lupi, per i suoi trasporti di sansa vergine da stazioni mediterranee a Brindisi;

5. Alla concessione di prezzo speciale a favore della Ditta Della Bella, per i suoi trasporti di legna da ardere da Samolaco a Milano, con vincolo di provvedere ad un traffico di 260 tonnellate nel periodo di 45 giorni;

6. Alla proposta di accogliere la domanda che la Società Ligure-Lombarda per la raffineria degli zuccheri ha fatto all'Amministrazione della Rete Mediterranea, affinchè le sia fatta, per i suoi trasporti di zucchero raffinato, a vagone completo, in partenza da Sampierdarena, una concessione analoga a quella consentita dalla Rete Adriatica alla Raffineria di Ancona;

7. La proposta di concessione speciale di prezzi a favore della Ditta A. Savarelli, per i suoi trasporti di pietra silicea e calcarea, da effettuarsi da Tivoli, Palombara e Montecelio a Roma.

—

L'Adriatica ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Henri Roze di Barletta, intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno della convenzione che va a scadere col 14 settembre p. v., per i suoi trasporti di sansa.

—

L'Adriatica ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Santoni intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno della concessione di cui fruiva per i suoi trasporti di grano da località adriatiche a Napoli e piazze vicine, con vincolo di traffico minimo annuale di 3000 tonn.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Gran Consiglio del Cantone di Vaud, riunitosi in sessione straordinaria, ha votato, senza opposizione, una sovvenzione di 4 milioni a favore del traforo del Sempione.

Ferrovie elettriche e funicolari a Genova. — I Consigli d'amministrazione della Società di ferrovie elettriche e funicolari di Genova e della Società dei tramways orientali di Genova, con deliberazione in data del 12 aprile e del 2 luglio 1897 hanno affidata l'Amministrazione delle due Società ad una Direzione comune, eleggendo a comporla i signori: ing. Augusto Kuntze, direttore tecnico, Emilio Egloff, direttore amministrativo, cav. ingegnere Luigi Mignacco, procuratore.

I prefati signori sono investiti delle facoltà ed attribuzioni loro accordate dagli Statuti sociali.

In seguito alle suaccennate deliberazioni ed all'avvenuta trasformazione della Società ferrovie elettriche e funicolari in Società Italiana, il signor ing. cav. Luigi Mignacco cessa di esserne il rappresentante in Italia.

La nuova Direzione ha sede in via Bobbio, 12.

— *Apertura di nuove linee.* — Lunedì, 26, si aprirono al pubblico servizio le seguenti linee:

a) Piazza Raibetta, Circonvallazione a mare, Staglieno;

b) Arco monumentale (via XX Settembre, via Minerva, piazza Tommaseo);

c) Arco monumentale (via XX Settembre, piazza Gerolamo Savonarola, corso Torino, Foce);

Il servizio ordinario durerà dalle ore 6 alle 22 con partenza ogni 10 minuti per la linea di Circonvallazione a mare, ed ogni 5 per quella di piazza Tommaseo e Foce.

Ferrovia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Nell'adunanza tenutasi il giorno di sabato 17 luglio corr., a Luino, presenti il R. Commissario, la Giunta municipale di Voldomino e l'ing. Rigoni per la Società delle ferrovie elettriche Varesine, si è convenuto, salve le necessarie approvazioni, che il ponte in vivo sul fiume Tresa verrà costruito dalla Società delle ferrovie elettriche, di conformità al progetto di massima presentato. I lavori dovranno cominciare col 1° di agosto prossimo, ed aver termine possibilmente entro cinque mesi, salvo il caso di forza maggiore da constatarsi, ove su questo sorgano controversie, da tre arbitri, nominati dai due Comuni interessati e dalla Società costruttrice.

La Società subentra nei diritti ed oneri dei Comuni di Luino e Voldomino, per quanto riguarda il consorzio coattivo pel detto ponte.

Le condizioni sono da fermarsi in apposita convenzione da approvarsi dal Consiglio di amministrazione della Società ferrovie elettriche Varesine e dalle due Amministrazioni Comunali, fermo il concorso in parte del Comune di Voldomino in L. 12,000, e da parte del Comune di Luino in L. 25,000, ed a carico della Società le vie d'accesso al ponte.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1897.* — Nella decade dal 10 al 20 luglio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,461,422.78, con una diminuzione di lire 18,310.62 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 luglio 1897 si ragguaglia a L. 6,770,974.99, presentando una diminuzione di L. 89,024 29 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 luglio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,822,440.38, con un aumento di lire 150,954.91 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1897 si ragguaglia a L. 56,184,857.14 e presenta un aumento di lire 4,173,038.35 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ampliamento della stazione di Langenthal.* — Il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia Centrale, sulla proposta della Direzione, ha risolto di portare a fr. 361,500 la somma di fr. 311,600 già fissata l'anno scorso per lavori d'ingrandimento e di miglioramento della stazione ferroviaria. Questa risoluzione è pienamente giustificata dalla mancanza di spazio per il servizio, specialmente dall'esiguità delle sale d'aspetto in confronto al movimento, dalla insufficienza dei binari e dai numerosi reclami del pubblico, di Autorità, di Società e di privati per la sicurezza del carico e scarico dei treni.

— *Ferrovia sul Monte Bianco.* — È un progetto colossale, quasi fantastico, quello che si sta concretando in questi giorni da una Commissione di tecnici. Si vorrebbero allacciare le nevose cime del Monte Bianco col paese di Houches. Una ferrovia a ingranaggio dovrebbe serpeggiare attraverso quelle superbe creste, fra quei paurosi ghiacciai. È già stata accordata all'Impresa Saturnin Fabre la concessione di una linea ferroviaria che corra appunto da Houches alla cima del gigante. Una Commissione ha già fatto un sopraluogo. Dopo la vergine Jungfrau, anche il Monte Bianco sarà incatenato alla speculazione ferroviaria e degli albergatori.

Ferrovie Germaniche. — *Ferrovia elettrica di Amburgo.* — Nella ferrovia elettrica di Amburgo è stato esperimentato, in una piccola sezione della linea stessa, il sistema di trazione di E Lachman, con filo di trasmissione sotterraneo.

L'esperienza è stata praticata sopra un piccolo tratto in curva, avente una lunghezza di m. 160 ed un diametro di m. 30.

In questo tratto sono state praticate delle incavature che permettono di porre sott'acqua alcune parti della linea; il filo è situato a 3 cm. sotto il piano stradale, ed una dinamo con una tensione di 600 volts, serve a trasmettere la corrente. Le prove consistevano in misurazioni effettuate in una sola camera d'aria, ed in esperienze lungo la linea. In tutti i diversi esperimenti, qualunque fosse la posizione del recipiente dell'aria, fu constatata una piccolissima perdita di elettricità. I risultati, poi, delle numerose prove eseguite sulla linea con un vagone a motore della Ditta Schukert di Norimberga, furono splendidi, ed è stato provato che la presenza dell'acqua sopra il binario non influisce menomamente sul regolare funzionamento della ferrovia.

È un fatto indiscutibile che il sistema Lachman presenta dei vantaggi reali; anzitutto un metro di binario del sistema costa soltanto 40 marchi; in secondo luogo, l'incavo da eseguirsi nel terreno per l'apposizione del filo non deve avere una profondità maggiore di 15 mm.; quindi si comprende come l'impianto del medesimo sia della massima economia; infine, trattandosi di una traccia così piccola, questa può essere effettuata in qualunque ferrovia stradale, senza il menomo disturbo per l'esercizio della linea.

Un ultimo vantaggio di questo sistema è quello di essere il filo conduttore intieramente nascosto, e quindi di essere più al sicuro dalle interruzioni motivate dalla malevolenza, come succede per le trasmissioni aeree.

In conclusione, le esperienze del sistema Lachman ad Amburgo, hanno riportato l'approvazione di tutti gli specialisti di ferrovie elettriche, e la migliore prova dei buoni risultati di questo sistema si è che a Vienna verrà costruita una linea elettrica di m. 600 col sistema Lachman.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Gli impiegati nelle ferrovie.* — Al 30 giugno 1895 il numero degli impiegati ferroviari agli Stati Uniti era di 785,034; malgrado l'aumento della rete dopo quest'epoca, questa cifra può essere considerata come ancora esatta attualmente a cagione della riduzione del personale che è stata la conseguenza della depressione degli affari.

Lo specchio seguente dà, per il 1895, 1893 e 1890, la ripartizione di questo personale tra le diverse categorie:

Classi	1895 Numero	1895 Per 100 miglia di linea	1893 Numero	1890 Numero
Capi servizio . . .	5,407	3	6,610	5,160
Altri agenti superiori	2,534	1	....	....
Impiegati	26,583	15	27,584	22,239
Agenti delle stazioni .	29,014	16	28,019	25,665
Personale	73,569	41	75,181	66,431
Macchinisti. . . .	34,718	20	38,781	33,354
Fuochisti	35,516	20	40,359	34,634
Conduttori	24,776	14	27.537	23,513
Altri agenti dei treni	62,721	35	72,959	61,734
Meccanici	27,740	16	30,869	27,601
Carpentieri	35,564	20	41,878	37,936
Altri operai d'officina	88,661	50	93,709	80,733
Capi sezione . . .	29,809	17	29,699	27,129
Personale della linea	155,146	87	180,154	157,036
Sorveglianti, ecc. . .	43,158	24	46.048	37,669
Telegrafisti	20,984	12	22,619	18,968
Personale fluttuante .	5,779	3	6,146	6,199
Diversi	83,355	47	105,450	83.300
Totale . . .	785,034	441	873,602	749,301

Si vede subito che, dal 1890 al 1893, il personale era aumentato di più di 120 mila agenti, mentre che, dal 1893 al 1895, diminuì di 88,161, malgrado un aumento della rete di circa 6000 chilometri.

Il servizio della linea occupa da esso solo circa il quarto del personale; il servizio dei treni dispone un totale di 157,731 persone, cioè più del 20 per cento dell'insieme.

Ferrovie Portoghesi. — *Compagnia Reale delle Ferrovie portoghesi.* — L'assemblea generale degli azionisti ha avuto luogo il 19 luglio scorso. Ecco qualche cifra estratta dal rapporto dei risultati dell'esercizio 1896, confrontata col 1895:

	1895 reis	1896 reis
Prodotti del traffico	3,406,681,492	3,560.733,089
Garanzie del Governo	502,425,169	501,676,948
Prodotti fuori traffico	20,367,401	39,174,109
Totali generali . . .	3,929,474.062	4,101,584,146
Spese	1,572,390,847	1,558,644,459
Prodotto netto.	2,357,083,215	2,542,939,687
da aggiungere:		
Diversi	64,764,076	9,146,358
Totali dei prodotti . . .	2,421,847,291	2,552,086,045
che promisero di coprire:		
Servizi delle obbligazioni . . .	1,856,732.458	1,933,787,660
Imposte in Portogallo	54.579,437	57,722,525
Diversi	16,485,572	18,341,702
	1,927,797,467	2.009,851,887
L'eccedenza	494,049,824	542,234,158

è stata portata alla riserva speciale.

La lunghezza delle reti esercitate nel 1896 è la stessa dell'anno precedente, 1,072 chilometri e 527 metri.

Il numero dei chilometro-treni, che fu nel 1895 di 3,051,630, è stato nel 1896 di 3,392,312.

Malgrado questo aumento di percorso, le spese totali di esercizio nel 1896 sono inferiori di 13,646,388 reis a quelle del 1895, ed i prodotti hanno presentato un aumento di 172,110,004 reis. ciò che forma un aumento di prodotto liquido di 185,856,472 reis.

Il numero totale dei viaggiatori è stato di 4,195,009 in luogo di 2,804,678 nel 1894. e di 3,209,064 nel 1895. L'aumento è dovuto in gran parte alla creazione di numerosi treni-tramways.

I prodotti del traffico si scompongono come segue:

Linee dell'Est e del Nord . . .	reis	2,560,689,360
Diramazione di Caceres	»	40,964,002
» di Coïmbre	»	13,579,525
Linea Lisbona-Cintra-Tarre . . .	»	279,787,613
Linea Torres-Figueira-Alfarellos . .	»	331,793,834
Linea di Cintra	»	50,442,852
Diramazione di Cascaes	»	149,520,090
Linea urbana.	»	70,981,472
Linea di Beira Baixa	»	564,651,286
Totale . . .	reis	4,062,410,037

In questo totale sono comprese le garanzie di interesse di 100,565,088 reis per la linea di Torres e 401,111,860 per quella di Beira-Baixa.

Il coefficiente di esercizio per tutta la rete, non compresa la garanzia d'interesse, è stata, per il 1894, il 47.39 0\|0; per il 1895, il 45.87 0\|0; per il 1896, il 43.30 0\|0.

Ferrovie Brasiliane. — Gli ing. Marry e Zambrowski, rappresentanti del sindacato francese, hanno conferito il 17 giugno a Rio Janeiro col Ministro dei Lavori Pubblici, dottor Martinho, al quale hanno rimesso una lettera del signor Vitali, presidente della Regia francese per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie.

L'impresa sarà fatta sotto gli auspici del Comptoir d'éscompte di Parigi e della Banca francese del Brasile.

Gli ingegneri studiano ora le ferrovie proposte in aggiudicazione.

Ferrovie Giapponesi. — Dalla relazione del signor Lorother, sulle ferrovie del Giappone, pubblicata dal *Foreign Office*, risulta non essersi verificato un grande aumento nelle costruzioni delle ferrovie dello Stato durante il 1896, la lunghezza totale delle linee essendo solamente cresciuta da 580 a 593 miglia; ma durante lo stesso tempo fu cominciata la costruzione di altre 34 miglia di ferrovie. Per contro, le linee private crebbero da 1538 a 1697 miglia, mentre ne furono cominciate altre 984 miglia. Inoltre, furono impartite nuove concessioni di linee per più di 486 miglia. Il *budget* ferroviario dello Stato per il 1897-98 prevede un profitto netto di Lst. 542,576, mentre le linee esistenti alla fine del 1896 avevano un capitale di Lst. 13,693,500.

Per quanto riguarda il costo di costruzione, la spesa è stimata a circa Lst. 3700 per miglio, contro una stima di Lst. 3500 per l'anno precedente, ma è da dubitarsi che sia sufficiente allo scopo anche la maggiore di queste cifre, il prezzo del lavoro essendo aumentato del 30 0[0 dal 1895.

Riguardo alla provenienza dei materiali ferroviari, macchine, vagoni, rotaie od altro, il rapporto constata che la concorrenza degli americani si va facendo sempre più forte e che il commercio inglese ne soffre; è da notarsi però che i materiali per le macchine, che il Giappone intende costrurre nel proprio paese, sono tutti ordinati in Inghilterra.

Notizie Diverse

Miglioramento dei servizi Anglo-Continentali, via Ostenda-Douvres. — Un nuovo piroscafo, *Principessa Clementina*, è stato messo in servizio per il trasporto dei viaggiatori fra Ostenda e Douvres. Esso fila nodi 22 2[10 all'ora, ed ha la stessa velocità della *Maria Enrichetta*, adibita al medesimo servizio e classificata la nave più rapida del mondo intiero.

Il nuovo battello ha 107 metri di lunghezza, 24 di larghezza, ed è provvisto di due timoni a vapore e 4 ponti per passeggio, sui quali possono comodamente circolare da 6 a 700 persone.

Non facendosi il servizio merci, si è potuto scegliere le ruote come prepulsori, affine di ottenere una maggiore stabilità relativa ed evitare così, nella misura del possibile, il rullio che causa spesso il mal di mare.

La *Principessa Clementina* è una nave elegantissima, e in essa trovasi tutto il confortabile. Essa aiuterà moltissimo lo sviluppo del traffico tra il Continente e l'Inghilterra.

Grazie alla brillante flottiglia del Governo belga, la durata dei viaggi tra Londra e le principali città del Continente è stata ora considerevolmente ridotta.

Il servizio dei treni è stato pure assai migliorato, tanto che il treno Nord-Express (composto di vetture dirette circolanti tra la frontiera russa ed Ostenda) è divenuto quotidiano tra Londra e Berlino, e bi-ebdomadario tra Londra e Pietroburgo e viceversa. Inoltre un nuovo treno che parte da Berlino (stazione di Silèsie) alle 8.40 di mattina, via Hannover, Aix-la-Chapelle, Ostenda, permette di arrivare a Londra alle 5.40 del mattino dopo, cioè in ore 21. Altro treno con vagoni letto, a velocità rapida, in coincidenza col battello che prende a Douvres la corrispondenza del treno che parte da Londra a ore 5.42, è stato organizzato tra Ostenda e Basilea, dove arriva a ore 1.19 di sera.

In senso inverso, la partenza da Basilea si effettua alle 4.50 di sera, per arrivare a Londra a ore 11.22 del mattino. Il tragitto si compie in ore 18 e mezzo. In conseguenza di questo nuovo treno, tre treni espressi al giorno provvedono alle comunicazioni tra l'Inghilterra e la Svizzera e viceversa, via Ostenda.

Le comunicazioni tra i Paesi Bassi e la Svizzera, via Bruxelles, sono egualmente migliorate. Questo nuovo servizio è assicurato per mezzo di vetture a carrelli di un nuovo modello, con corridoio laterale, provvisti di gabinetti di toeletta e W. C., e quanto altro può desiderarsi. Trenta nuove vetture di lusso sono attualmente in costruzione e saranno messe in servizio fra breve, per assicurare l'enorme traffico internazionale transitante per il Belgio, reso anche più importante dalla Esposizione di Bruxelles, di cui il successo è definitivamente assicurato.

La via del Belgio, pel materiale di lusso e per le sue corrispondenze pratiche, è quella preferita dalle persone che viaggiano tra il Continente e l'Inghilterra.

Un nuovo ponte sul Tevere. — Il Consiglio Comunale di Roma ha approvato il progetto di un nuovo ponte sul Tevere, che sarà denominato ponte Cavour, il quale va ad aggiungersi agli altri tre grandiosissimi ponti già costruiti: Umberto, Margherta, Garibaldi.

Il Consiglio ha fatto voto che il ponte Cavour riesca anche più grandioso ed imponente di quello progettato.

Commercio inglese. — L'andamento degli scambi commerciali dell'Inghilterra con l'estero nel 1° semestre di quest'anno presenta notevoli differenze sul 1896, notandosi nelle importazioni un aumento di quasi 10 milioni di lire sterline, ossia del 4.1 per cento, e nelle esportazioni una diminuzione di quasi 2 milioni di lire sterline, cioè dell'1.4 per cento.

Contando però nell'esportazione anche le merci estere riesportate dall'Inghilterra, si ha invece un aumento nel complesso di 824,000 lire sterline, nella proporzione di 0.5 per cento.

La maggior parte dell'aumento d'importazione riguarda i generi alimentari esenti o no dal dazio; poi gli oggetti fabbricati e le materie prime di ogni specie.

Quanto all'esportazione, la diminuzione in quella dei prodotti inglesi riguarda quasi esclusivamente i filati e i tessuti.

Ecco le cifre rappresentanti il valore del commercio inglese:

		1° semestre 97	diff. sul 96
Importazioni	L. st.	225,435,246	+ 8,932,211
Esportazioni proprie . .	»	117,410,452	— 1,735,988
Riesportazioni	»	32,364,638	+ 2,558,867

Duecento e quaranta chilometri all'ora. — Un giornale estero annuncia, e noi riferiamo per la cronaca, che un'officina di Glowcester ha terminato la prima vettura d'una ferrovia elettrica recentemente inventata.

Questa vettura, che ha una lunghezza di 18 metri (!) e che contiene posti per 100 persone, è a motore elettrico. La via sarà ad una sola rotaia.

L'inventore afferma che questa ferrovia potrà raggiungere una velocità di 140 miglia (circa duecento quaranta chilometri) all'ora...

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Bregani Fratelli, di Milano, per l'appalto lavori di parziale restauro del rivestimento della Galleria del Ronco. Linea Gallarate-Laveno, col ribasso del 20 0[0 sui prezzi di tariffa.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (seduta del Comitato. 30 luglio). — Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno, per fornitura di kg. 50,000 di tubi di rame per locomotive;

Colla Società predetta per fornitura di kg. 80,000 di rame rosso in barre per viti passanti di focolai di locomotive;

Colla Società per gli oli minerali di Genova, per fornitura di Cg. 500,000 di petrolio raffinato del Caucaso;

Colla Ditta Nathan Reich di Drohobicz, per fornitura di kg. 500,000 di olio minerale per la distillazione del gaz ricco;

Colla Società Metallurgica Ligure di Sestri Ponente, per fornitura di kg. 320.000 di ferro laminato in barre quadrate, piatte o tonde per lavori diversi;

Colla Ditta Budd Delle Piane e C. di Genova, per fornitura di kg. 80.000 di zinco in lamiera;

Colla Ditta Macchi Izar e C. di Milano, per fornitura di kg. 50.000 di bolloni di ferro filettati con o senza dadi per carri e carrozze;

Colla Ditta Miani Silvestri e C. di Milano, per fornitura di 1400 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze;

Colla Ditta G. B. Marietti e figli di Forno Rivara, per fornitura di 200.000 viere di acciaio per tubi bollitori;

Colla Ditta Lancini Giuseppe, per costruzione pensilina da applicarsi alla fronte Nord del fabbricato uso uffici in stazione di Milano Centrale.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Prefettura di Treviso (6 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgentissimi occorrenti alla stabile difesa dell'argine sinistro del Piave alla fronte Jacur. Importo L. 98,500. Cauz. provv. L. 8000.

Genio Militare di Torino (6 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione dei locali, caserme S. Marcellino, Cernaia, Pietro Micca ed Alessandro Lamarmora. Importo lire 5000. Cauz. L. 500.

Municipio di Saluzzo (7 agosto, ore 15, 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un edificio in frazione di Cervignasco per uso di scuola infantile, caserma guardie municipali, armadio farmaceutico e peso a ponte bilico con pozzo d'acqua viva per pompa. Importo lire 14260. Cauz. provv. L. 713. Fatali 23 agosto, ore 12.

Municipio di Roma (7 agosto, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione delle piazze del Collegio Romano e Rondanini, per la ricostruzione del marciapiede nel lato Nord della piazza di S. Pietro e per la ricostruzione del selciato nella via dei Bergamaschi. Importo L. 59,850. Cauz provv. L. 4500.

— Appalto dei lavori di difesa e di miglioria delle sorgenti dell'acqua acetosa e di restauro all'edificio della fontana dell'acqua medesima. Importo L. 10.000. Cauz. proov. L. 1000.

Municipio di Porto Maurizio (9 agosto, ore 9, unico e definitivo) — Appalto in 2 lotti per i lavori di completamento del piano dei sottotetti del palazzo scolastico in piazza Roma. 1° lotto: lavori da muratore. L. 16780.84. Cauz. provv. L. 500. 2° lotto: lavori da falegname L. 2818.65. Cauz. provv. L. 100.

— Lavori di sistemazione della piazza Vittorio Emanuele II. Importo L. 18.337.15 Cauz. provv. L. 500.

Prefettura di Padova (12 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso con parziale imbancamento di un tratto dell'argine sinistro del fiume Adige lungo l'abitato di Anguillara Veneta (m. 346.50), ecc. Importo L. 53,350. Cauz. provvisoria L. 3000.

Municipio di Genova (12 agosto, ore 14, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per l'apertura di alcuni tratti di strada da piazza Giusti alla Chiesa di S. Fruttuoso. Importo L. 310,000. Cauzione provv. L. 30000.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (17 agosto. ore 11, definitivo) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'esecuzione dei lavori durante un quinquennio 1897-1902 per l'ordinaria manutenzione del tronco di strada provinciale dall'innesto con la provinciale Margherita presso Rossano al Vallone Pirillo (m. 39043) esclusa la traversa di Rossano e compresa la manutenzione delle case cantoniere. Importo ridotto L. 10290.71. Cauz. provv. L. 3500.

Amministrazione Provinciale Parmense (21 agosto, ore 12, unico e definitivo) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del primo tratto di detto tronco dal detto Tombino alle Mole (m. 7125). Importo L. 256,000. Cauz. L. 12,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bari (23 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completamento del molo foraneo del porto di Molfetta. Importo L. 534,320. Cauz. provv. L. 27000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (25 agosto, ore 10, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del 1° tratto del 3° tronco della provinciale di 2ª serie, n. 40 dell'abitato di S. Martino in Pensilis ai R Tratturo presso il cimitero di quel Comune (m. 2327). Importo ridotto L. 69403.50 (ribasso L. 75 0|0 su L. 73637.67).

APPALTI ALL'ESTERO.

Bulgaria. — *Licitazioni per l'impianto a Sofia di luce elettrica e tramvie elettriche.* — Il sindaco della città di Sofia partecipa che fino al giorno 22 settembre saranno ricevute da quel Municipio le offerte per le seguenti concessioni:

a) La fornitura delle correnti elettriche necessarie all'illuminazione della Capitale e de' suoi edifizi pubblici e privati come pure quella della forza motrice;

b) La costruzione e l'esercizio de' tramvia elettrici nelle città di Sofia e suoi diutorni.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Arsenale di Costruzione — Napoli — (11 agosto, ore 11, unico e definitivo). — Fornitura in 2 lotti: 1° lotto, kg. 7000 **ferro** ordinario in verghe a L. 0.32; kg. 12,650 fino a L. 0.35. Cauz. L. 667.

2° lotto: kg. 600 **acciaio** fuso in verghe diverse a L. 0.80; kg. 6000 dolce a L. 0.40; kg. 1000 duro a L. 0.48. Cauz. L. 336. Consegna a giorni 50.

Direzione Torpedini e Materiale elettrico — Spezia — (12 agosto, ore 10, 1ª asta). — Fornitura di innesti, custodie per resistenze fisse, resistenze variabili, cambia circuiti, chiavi di corto circuito. commutatori e disgiuntori per impianti elettrici. Importo lire 72,790. Cauz. L. 7280. Fatali 30 agosto, ore 11.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (16 agosto, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 18000 di **acciaio** fuso in verghe diverse a L. 1 il kg. Cauz. L. 1800. Consegna a giorni 90.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Luglio 24	Luglio 31
Azioni Ferrovie Biella	L.	502	508
» » Mediterranee	»	534	533
» » Meridionali	»	700	700
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	357	357
» » Secondarie Sarde	»	278	276
» » Sicule	»	611	608
Buoni Ferrovie Meridionali	»	537.50	537.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	299	300
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	325	325
» » Gottardo 4 %	»	101	101
» » Mediterranee 4 0|0	»	509	508.50
» » Meridionali	»	319	320
» » Meridionali Austriache	»	401	403.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	311	313
» » » 2ª emiss. »		295	297.50
» » Pontebba	»	471	471.50
» » Sarde, serie *A*	»	307	307
» » » serie *B*	»	299	310
» » » 1879	»	307	310
» » Savona	»	325	330
» » Secondarie Sarde	»	453	452
» » Sicule 4 0|0 oro	»	488	488
» » Tirreno	»	480	483
» » Vittorio Emanuele	»	332	337

CONVOCAZIONI.

16 agosto. — **Società An. d'esportazione agricola Cirio.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella sede Società in Firenze.

VERSAMENTI.

Società An. Genovese delle Ferrovie di montagna. — Entro il 7 agosto si deve effettuare il 3° versamento in L. 40 per azione.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dall'11 al 20 Luglio 1897.* — 2ª *Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4608**	**4407**	+ **201**	**1101**	**1291**	— **190**
Media.	**4608**	**4407**	+ **201**	**1101**	**1291**	— **190**
Viaggiatori	1,434,153 52	1,408,052 77	+ 26,100 75	65,850 16	93,229 64	— 27,379 48
Bagagli e cani. . . .	69,979 83	66,484 74	+ 3,495 09	1,610 78	2,929 27	— 1,318 49
Merci a G.V. e P.V. acc.	312,536 77	314,784 37	— 2,247 60	11,806 07	12,911 21	— 1,105 14
Merci a P. V. . . .	1,510,850 21	1,511,446 11	— 595 90	54,635 44	69,895 29	— 15,259 85
TOTALE .	3,327,520 33	3,300,767 99	+ 26,752 34	133,902 45	178,965 41	— 45,062 96
Prodotti *dal 1° al 20 Luglio 1897.*						
Viaggiatori	2 739,016 64	2,662,133 05	+ 76,883 59	125,763 86	176,264 49	— 50,500 63
Bagagli e cani. . . .	135,636 40	128,801 64	+ 6,834 76	3,122 05	5 674 91	— 2,552 86
Merci a G.V. e P.V. acc.	629,879 62	648,146 12	— 18,266 50	23,793 69	26,584 39	— 2,790 70
Merci a P. V. . . .	3,005,092 43	3,070,406 84	— 65,314 41	108,670 31	141,987 85	— 33,317 54
TOTALE .	6,509,625 09	6,509,487 65	+ 137 44	261,349 91	350,511 64	— 89,161 73
Prodotto per chilometro.						
della decade	722 12	748 98	— 26 86	121 61	138 63	— 17 02
riassuntivo	1,412 68	1,477 08	— 64 40	237 38	271 50	— 34 12

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi – Via Napoli	via Calais	825 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	819 75	223 70								
Brindisi – Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
(ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	Pranzo	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — ***Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.*** Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte **da Calais alle 8 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.**

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 7 Agosto 1897 NUM. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOCIETÁ DEGLI ALTI FORNI, FONDERIE ED ACCIAIERIE DI TERNI

Il grande stabilimento di Terni, che rappresenta il più audace e fortunato tentativo dell'industria nazionale, come tutte le nuove imprese di grande entità, ha attraversato crisi difficili, che, per un momento parvero minacciare la stessa sua esistenza.

Non mancarono i misoneisti, che alla coraggiosa iniziativa fecero il viso dell'armi, mettendo in dubbio che l'Italia potesse tentare di emanciparsi dall'estero in questo ramo difficilissimo dell'industria metallurgica.

Malgrado ciò, mediante la costanza e la perizia degli uomini preposti alla direzione, alle Acciaierie di Terni arrise la vittoria contro tutti gli elementi avversi e contro tutte le immense difficoltà che circondano ogni impresa nuova.

Gli stabilimenti di Terni hanno raggiunto ora il loro completo sviluppo; gli operai si sono raddoppiati, e tutte le innovazioni, tutti i miglioramenti suggeriti dai progressi della meccanica e della metallurgia vi sono stati introdotti.

I tecnici, che hanno visitato i grandiosi stabilimenti, ne sono ammirati, e nel recente concorso nazionale al merito industriale, le Acciaierie conseguirono il primo premio, consistente nella gran Medaglia d'oro con Diploma d'onore. La Commissione. incaricata di conferire questo premio, presentò al Ministero la dotta Relazione, che riproduciamo con legittima soddisfazione, la quale è tutta un elogio per gli impianti, dei prodotti delle officine e della Società che esercisce ed amministra:

La visita fatta alle Acciaierie di Terni permise di osservare in funzionamento, quasi completo, tutto lo stabilimento, ed in particolar modo quanto interessava la Sottocommissione per le industrie metallurgiche.

Concorrendo la Società di Terni ai premi al merito industriale ed alla cooperazione industriale per la fabbricazione dei proietti perforanti di acciaio, per la fabbricazione acciaio per utensili ed acciaio in getti per pezzi di macchine, parti di nave, ecc., ed infine per la fabbricazione delle corazze per navi, si cercò rendersi esatto conto delle dette specialità, tralasciando il resto delle lavorazioni che si eseguono in quell'Acciaieria.

Corazze per navi. — Lo sviluppo preso dalla fabbricazione delle corazze in questi ultimi mesi è notevolissimo, essendo impegnata la Società di Terni a fornire le corazze per sei navi da battaglia in allestimento o in costruzione per la Regia Marina italiana.

Al momento della visita le officine speciali per la fabbricazione delle corazze erano in piena attività, per una produzione di 4000 tonnellate di corazze all'anno, superando difficoltà grandissime, dovute alle consegne accelerate delle corazzature ordinate ed alla lavorazione dell'acciaio al nikel, il quale, o è durissimo, perchè così richiesto naturalmente dopo tempera, o è stato indurito col sistema di cementazione che si pratica già da parecchi mesi, seguendo il brevetto speciale che la Società di Terni possiede da qualche anno.

La Commissione delegata ebbe agio di osservare, oltre al macchinario citato nella Relazione rimessa al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, quattro nuove grandi e potentissime macchine in funzionamento da qualche mese soltanto; e notò in stato di avanzamento il fabbricato che si costruisce in prolungamento dell'officina di rifinimento delle corazze, portando la lunghezza di questa da 135 a 165 metri su 22 di larghezza.

Per effetto del citato ampliamento la Società di Terni potrà far funzionare, dal prossimo aprile (1) in poi, altre quattro potentissime macchine atte a lavorare corazze, portando pure a quattro, essendo attualmente tre, le gru a ponte scorrevole, che si richiedono per la manovra delle corazze in detta officina.

Le quattro gru saranno munite di dinamo a corrente trifasica, aggiungendo così ad una notevole economia una particolarità d'impianto elettrico degno di nota per la grande potenza delle quattro gru, le quali possono sollevare pesi di 20 o di 80 tonnellate con rapido movimento di eleva-

(1) È d'uopo ricordare, qui e altrove di questo scritto, che la presente Relazione data da parecchi mesi. (*N. d. R.*).

zione e di traslazione da un punto all'altro della grandiosa officina.

È un fatto degno di nota quello di poter fornire all'industria privata, in breve periodo di tempo, parecchie migliaia di tonnellate di piastre di corazzatura.

È quasi proverbiale il prezzo elevato a cui si eseguono le forniture da parte della Società di Terni, ma la visita accurata eseguita e i dati desunti sul posto ci convincono del contrario, e si può affermare che il problema industriale di vincere la concorrenza estera e produrre tanto bene quanto le più accreditate e notissime Acciaierie che avevano il monopolio di fornire all'Italia corazze, getti in acciaio, proietti, acciai da utensili, ecc., tralasciando le fabbricazioni di rotaie, grossi laminati, lamiere, ecc., sia stato risolto completamente con risultati tali da assicurare l'avvenire delle Acciaierie di Terni.

E difatti, nel termine di otto mesi, Terni potè fornire alla Ditta Ansaldo 1150 tonn. di corazze per l'incrociatore *Generale Garibaldi*, che quella Ditta ha venduto alla Repubblica Argentina: in un periodo di sei mesi e mezzo, che scade coi primi di marzo p. v., fornirà alla medesima Ditta Ansaldo oltre 1150 tonn. di corazze per l'incrociatore *Cristobal Colon*, venduto alla Spagna: e in un periodo di mesi 13, al massimo, fornirà alla Ditta Orlando 1150 tonnellate di corazze in grandissima parte cementate con speciale brevetto.

È questa la prima volta che si forniscono all'industria italiana corazze al nikel cementate secondo il sistema adottato anche dalla regia marina per le sue navi, in seguito alle numerose esperienze eseguite, delle quali è cenno nella Relazione al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, e di cui in parte parleremo in seguito.

Ora è bene notare che se Ditte private trovano tutto il loro tornaconto di provvedersi di corazze a Terni, con la garanzia di qualità dovuta all'accurata vigilanza di agenti di quelle Ditte ed al collaudo eseguito per accordi presi col Ministero della Marina, dal locale ufficio tecnico, ciò significa che si è vinta la concorrenza estera, per il prezzo più limitato che domanda Terni, per la sollecita consegna della fornitura e per la qualità ottima del prodotto fornito.

In quanto alla sollecita consegna, Terni è in grado di poterla fare, dopo i grandiosi ampliamenti decretati dal Consiglio di Amministrazione, e difatti si sa che una delle Ditte, se avesse voluto le corazze in un termine più breve di quello richiesto da Terni, avrebbe dovuto frazionare la fornitura fra le Case inglesi che fabbricano corazze, sacrificando però una forte somma pel maggior prezzo richiesto da quelle Case.

In quanto al detto prezzo, ormai è noto, da estesi confronti fatti e da documenti ufficiali posseduti, che il regio Governo e le Ditte italiane comprano da Terni le corazze a prezzi sensibilmente inferiori a quelli che alle rispettive marine o clienti fanno pagare i fabbricanti inglesi, francesi, tedeschi e americani.

Circa la qualità del prodotto basterebbe rammentarsi quali studi accurati, quali spese, quali e quante numerose esperienze si eseguano dal Ministero della Marina da molti anni in qua, per mantenere in uno dei primi posti acquisiti la flotta italiana, la quale, costituita di tipi rappresentanti essenzialmente l'ultimo progresso delle scienze e delle industrie, forma una delle più potenti armate navali che siano in mare.

È quindi logico ammettere che una delle principali difese, di cui siano munite le navi italiane, cioè la corazzatura, sia stata condotta al più alto grado fin qui raggiunto di perfezione e di progresso.

Se quindi Terni, mercè il concorso del Ministero della Marina, i savi suggerimenti avutine per rispondere ai bisogni della marina italiana, si trova ora in grado di fornire corazze che soddisfino a tutti i requisiti che vennero imposti per raggiungere una fabbricazione perfetta, ciò significa che in quanto alla qualità del prodotto nulla vi è da osservare, salvo ad augurarsi che si mantenga all'altezza raggiunta e che maggiormente progredisca, attirandosi la stima anche dall'estero, come ha potuto fare per le Ditte paesane.

La Commissione, dopo aver notato qual rapido progresso si era raggiunto in pochi mesi dopo l'invio della Relazione estesa dalla Società di Terni pel conferimento dei premi industriali, ebbe campo di osservare altri impianti che al progresso nella fabbricazione delle corazze pure si riferiscono, e cioè l'impianto per la cementazione fatto a bella posta in pochi mesi (febbraio-giugno), per applicare il brevetto della Società, che è un perfezionamento di quello Harvey, adottato in America, in Francia ed in Inghilterra.

L'impianto fu approvato dal Consiglio d'Amministrazione dopo che si riconobbe la necessità da parte del Ministero della Marina di rivestire le murate delle navi con corazze al nikel a strato anteriore indurito, e la conferma dei buoni risultati che si potevano avere trattando le corazze col brevetto di Terni, si ebbe nelle prove di tiro su corazze cementate eseguite a Muggiano il 4 maggio 1896 e ripetute con risultati lusinghieri, per la Società di Terni, il 18 luglio u. s., come da verbali della Commissione permanente per gli esperimenti del materiale da guerra.

L'applicazione del brevetto fu fatta sinora alle corazze, che la Ditta Orlando ha ordinato alle Acciaierie di Terni per la nave *General S. Martin*, ma la Regia Marina comincia già a passare ordinazioni di corazze cementate, le quali dovranno ascendere ad oltre 6000 tonnellate.

Ed anche qui si osserva il fatto poco noto, all'infuori di una limitata cerchia di persone tecniche, che la spesa di cementazione costa relativamente meno di quanto è richiesto dall'estero.

Il maggior prezzo concordato per la cementazione fra Terni e i clienti è di 30 lire per ogni 100 kg., mentre in America, dove non difetta il carbone, la detta spesa è di lire 28 per ogni 100 kg.

L'impianto per la cementazione delle corazze costruite a Terni è basato su di una produzione di tonnellate 4000 di piastre all'anno. Esso consiste:

1° Di una batteria di sei grandi forni capaci di cementare, ciascuno, e per ogni operazione, tonn. 55 a 60 di corazze;

2° Di due forni a suola mobile pel riscaldamento delle corazze da temperare;

3° Di uno speciale apparecchio per eseguire la tempera.

I forni possono contenere piastre di 6000 × 2500, cioè le più grandi che si adattino ai fianchi delle navi: e l'apparecchio di tempera a doccia può disporre di 650 litri d'acqua al minuto secondo, sicchè la rapidissima sottrazione di calore sulle due faccie della piastra, ottenuta mediante un così grande volume d'acqua, assicura l'energica tempera della piastra e rende notevolmente duro lo strato maggiormente carburato ottenuto con la cementazione.

Al momento della visita erano in azione i forni e si potè assistere alla tempera di una corazza, di guisa che tutto quanto di più notevole si è fatto in questi ultimi tempi, tutto ciò che veramente dà idea di progresso nella grande industria siderurgica, si è svolto rapidamente agli occhi della Commissione e fu preso da questa in esame.

Proiettili di acciaio. — Lasciando i forni a cementare, la Commissione visitò le officine, nelle quali si fabbricano proiettili perforanti di acciaio al crogiuolo del calibro di 57 mm. fino a quello di 343, altro oggetto di domanda di premio al merito ed alla cooperazione industriale.

Anche in questo riparto si era in piena lavorazione e si potè osservare ogni minimo dettaglio, dalla fusione del lingotto al collaudo del proietto ultimato, operazioni che si svolgono sotto la più stretta ed oculata vigilanza, esercitata dal locale ufficio tecnico della regia marina, che vi ha destinati tre tecnici specialisti di materiali d'artiglieria.

Nella Relazione rimessa dalla Società di Terni al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio sono riferite le fasi per le quali è passata la difficile fabbricazione, la cui riuscita si può dire un vero trionfo per l'industria italiana,

perchè ormai per bontà di prodotto e pel prezzo le Acciaierie di Terni sono in grado, anche per i proiettili, di vincere la concorrenza estera, permettendo che restino affidate esclusivamente ad esse le forniture di cui ha bisogno la Regia Marina, e fra breve si spera anche qualche estera Potenza.

La Commissione presenziò:

1° Alla fusione di un lingotto di 1000 kg. circa di acciaio al crogiuolo, destinato per un proiettile del calibro di 343 mm.;

2° Potè osservare come si praticano a caldo le camere nei proiettili da 120 mm., seguendo un metodo presso a poco identico a quello sul quale si basa il processo Erhardt;

3° Seguì, mediante una apposita esposizione di proietti a diversi stadi di lavorazione, tutte le fasi per le quali si passa da un lingotto di acciaio fuso al proiettile ultimato e collaudato;

4° Presenziò alla tempera di proiettili da 120, 152 e 254, operazione eseguita con notevole semplicità, la quale fa totalmente dimenticare il lunghissimo e costoso tirocinio pel quale si è passati dal 1891 fino ad oggi.

Ormai i risultati ottenuti alle prove di tiro di collaudo dei lotti dimostrano che la fabbricazione migliora sempre e si mantiene spesso superiore ai risultati che dànno i proiettili Krupp, termine di confronto che dal Ministero della Marina si mantiene per classificare la bontà dei proiettili sottoposti a prova di tiro.

Getti in acciaio fuso. — Lasciando le officine della lavorazione dei proiettili, la Commissione potè esaminare alcuni grossi getti di acciaio fuso destinati agli scafi ed alle macchine motrici delle navi in costruzione presso le Ditte Ansaldo e Orlando.

Nella Relazione più volte citata la Società di Terni fa menzione di alcuni grossi getti, ma dal giorno in cui quello scritto fu rimesso al Ministero, anche per i getti in acciaio si notò un progresso sensibilissimo dovuto ai seguenti fatti.

Fu stabilito di vendere getti col minimo profitto possibile, e furono accettate forniture da ultimarsi in tempo limitatissimo, e tutto ciò allo scopo di vincere la concorrenza estera e sviluppare maggiormente un ramo dell' industria metallurgica, che ha dinanzi a sè un grande avvenire.

I risultati del sistema così iniziato non si fecero attendere, e dai primi del 1896 ad oggi si ultimarono importanti lavori affidati a Terni dalle Ditte Ansaldo, Guppy Hawthorn, Orlando, Fonderia Rocchetti di Padova per armature di ponti, che questa ultima Ditta costruisce per la Rumenia, ed infine dallo stabilimento Armstrong di Pozzuoli.

La Commissione osservò, pronta a partire, la ruota di prora della nave da battaglia *G. Garibaldi*, in costruzione a Sestri Ponente (peso del getto kg. 8270), e notò in via di ultimazione il dritto di poppa per detta nave (peso del getto kg. 11,630), i bracci di sostegno degli alberi delle eliche della nave *Varese* in costruzione a Livorno (peso del getto kg. 19,000), le incastellature ed i complessi di fondazione delle macchine della nave *Garibaldi* (peso totale kg. 37,600) e numerosissimi getti per affusti di artiglierie di bordo, parti di acciaio in getti per ponti, ecc , ecc., rendendosi così esatto conto dello sviluppo che ha preso la fondera di getti in acciaio e di quanto si potrà ancora ottenere mercè i potenti mezzi di produzione di cui dispone la Società di Terni.

Nell'esaminare questi nuovi prodotti dell'industria metallurgica italiana fu dato alla Commissione di poter osservare che si sviluppa anche sensibilmente la costruzione di grossi pezzi di acciaio fucinato, quali sono le bielle, gli alberi a manovelle e gli alberi motori per macchine marine.

Di questi se ne notavano due della lunghezza ciascuno di 20 metri, fucinati mediante uno strettoio idraulico di 2000 tonnellate, destinati alla regia nave *Garibaldi*.

Anche in questo ramo si notano gli sforzi che fa la Società di Terni per emancipare dall'estero i costruttori di macchine motrici, i quali per grossi pezzi di fucina sino ad oggi ricorsero alle acciaierie inglesi o tedesche.

Limitando i prezzi, il tempo per l'esecuzione dei lavori, e garantendo l'ottima qualità del prodotto, che è sottoposto alla scrupolosissima vigilanza del personale addetto all'Ufficio tecnico della Regia Marina, la Società di Terni si ripromette di ottenere nuovi e più importanti lavori, in modo da dimostrare praticamente che anche in questo ramo l'Italia può fare da sè.

Acciaio da utensili. — La Commissione, lasciando la tettoia, sotto la quale si lavoravano i getti di acciaio, attraversò rapidamente le officine magli, notandole in piena attività, sia per la preparazione dei masselli sbozzati, che si trasformano, dopo laminazione, in corazze del peso massimo di 14 tonnellate circa, che per la fucinatura di sale per carri ferroviari, di elementi per cannoni da 120 e 150 millimetri e di cerchi per obici da 210 millimetri, destinati alle Direzioni delle fonderie di artiglierie a Napoli e Torino, e si recò ad osservare la fabbricazione degli acciai da utensili, da cui, perseverando, si dovranno ottenere ottimi risultati.

Anche detta lavorazione ha larghissimo campo a sè dinanzi, e il risultato economico industriale comincia ad essere importante.

Pochissimi in Italia si dànno alla produzione di acciai adatti alla lavorazione di metalli, ed anche nei meno importanti centri industriali non si adopera che acciaio *inglese*, perchè la rete estesissima di rappresentanti di Case estere produttrici di acciaio da utensili e il grande consumo che di esso si fa dovunque, ne permettono la vendita con piccolo guadagno senza una grande esposizione di capitale.

Il lavoro che dovrà fare la Società di Terni per introdurre nelle officine italiane l'acciaio da utensili, che essa può produrre, non è facile, nè grandemente rimunerativo, ma già numerosi stabilimenti meccanici mettono alla prova l'acciaio di Terni, e man mano la fabbricazione progredisce, studiando ogni mezzo per contentare i clienti, diffidenti pel prodotto nuovo che loro si offre, ma sempre esigenti per averlo a più buon mercato del prodotto estero.

Queste due ultime particolarità saranno i fattori, che meglio di altri dovranno sviluppare l'industria nuova che è sorta nell'Acciaieria di Terni, la quale vende l'acciaio da utensili a prezzi inferiori al materiale estero, pur fornendo qualità molto apprezzate dai clienti che ad essa si rivolgono.

La Commissione potè osservare i diversi marchi di acciaio, che abitualmente si producono, e si rese conto che pure essendo modesto l'impianto, ma disponendo di due forni a crogiuoli, che producono, volendolo, 6000 chilogrammi al giorno di acciaio in lingottini da circa 50 a 1000 chilogrammi di peso, si può raggiungere una produzione annua molto elevata e realizzare un utile netto certamente importante.

Fabbricazione dell'acciaio da corazze, ferro pudellato, ecc. — Alla Commissione non fu dato, per la brevità del tempo, esaminare dettagliatamente le officine in cui si laminano le corazze, la fonderia di acciaio Martin, la fabbricazione del ferro pudellato adoperato per l'acciaio da corazze e da cannoni, ecc., cioè tutto quel complesso di officine che concorrono allo sviluppo industriale e finanziario della Società di Terni.

Essa potè, in ultimo, dare uno sguardo al laboratorio chimico, a quello delle prove meccaniche e ricerche sulla microstruttura degli acciai, ultimo trovato appena iniziato in pochi dei principali stabilimenti siderurgici esteri, guide fedeli e necessarie per raggiungere nella fabbricazione delle grandi masse di metallo quella sicurezza di risultati, che sono richiesti dal loro impiego nella costruzione di corazze, di proiettili, di bocche da fuoco, e più modestamente, ma non meno utilmente, alla produzione degli acciai per tutte le industrie.

BERLINO E LE SUE FERROVIE
(1846-1896).

Studio dell'ing. GIULIO MORANDIÈRE

L'*Unione delle Ferrovie germaniche*, fondata nel 1847, ha celebrato, il 28 luglio 1896, il suo cinquantesimo anniversario. Le prime basi di questa *Unione* erano state gettate, il 10 novembre 1896, da dieci ferrovie prussiane, tanto dello Stato quanto di Società private.

In questa occasione, il Ministero dei Lavori Pubblici di Prussia ha incoraggiato e patrocinato la pubblicazione di un'opera in due volumi, intitolata: *Berlino e le sue ferrovie* (1846-1896), edita con un certo lusso da Giulio Springer, a Berlino.

Si trovano infatti 15 incisioni in rame e piani colorati, e 14 figure, fotografie, ecc., nel testo.

Fra i piani, 4 di grande formato sono tirati a parte.

Le cinque parti dell'opera, divise ciascuna in parecchi capitoli, sono:

Prima parte. — Sviluppo successivo della città di Berlino;

Seconda parte. — Storia dello sviluppo delle ferrovie di Berlino. — Storia di ciascuna linea;

Terza parte. — Sviluppo del traffico dei viaggiatori;

Quarta parte. — Sviluppo del traffico delle merci;

Quinta parte. — Sistema di esercizio delle ferrovie berlinesi.

In tutti i capitoli la questione storica ha una gran parte; così nella prima parte assistiamo alla trasformazione della fortezza di Kolin ed al suo assorbimento dalla città di Berlino, dal 1225 ai giorni nostri.

Gli sviluppi di superficie e di popolazione sono dati con molti dettagli, come pure il numero delle abitazioni, il valore dei terreni, dei fossi, ecc., ecc., con numerosi piani colorati.

L'apertura della prima ferrovia in Prussia, da Berlino a Postdam, rimonta alla fine dell'anno 1838, e fu seguita nel 1841 dalla ferrovia da Berlino ad Interborg e da Berlino a Cœtheu; nel 1842, Berlino-Stettino e Berlino-Francoforte sull'Oder (1); nel 1844, Berlino-Magdeburgo per Cœthen; nel 1846, Berlino-Magdeburgo per Postdam: 15 dicembre 1846, compimento della messa in servizio della ferrovia Berlino-Amburgo.

Per ciò che concerne più specialmente Berlino, si trova che una prima ferrovia di cintura fu aperta il 15 ottobre 1851. Era, propriamente parlando, una ferrovia di raccordamento delle stazioni merci, che si serviva di *avenues* e di strade. Fu sostituita nel 1871 dalla 1ª sezione della ferrovia di cintura attuale (Ringbahn), completata nel 1877, e che fa il giro della città.

La ferrovia Metropolitana, cioè la parte che attraversa l'interno di Berlino, è stata aperta il 7 febbraio 1882. Essa è a quattro binari.

All'infuori delle costruzioni delle linee di cui si parla, molte modificazioni ed ingrandimenti sono stati successivamente apportati alle stazioni ed ai tracciati stessi. Certe sezioni furono fatte a 4 binari; un certo numero di stazioni viaggiatori sono state rifatte o rimaneggiate: stazioni di Postdam, di Anhalt, di Silesia.

L'ultimo rimaneggiamento, fatto nel 1895, delle circoscrizioni regionali delle ferrovie dello Stato in Prussia, ha migliorato assai le relazioni del pubblico colle ferrovie. Infatti, prima di questo giorno, le linee che giungevano a Berlino dipendevano da sei Direzioni diverse (di cui una sola aveva la sua sede a Berlino) e da undici servigi di esercizio.

Attualmente la Direzione di Berlino comprende tutte le ferrovie in un raggio medio di circa 50 chilometri (in tutto 595 chilometri) e comporta quattro circoscrizioni od ispezioni di esercizio.

(1) Nello stesso anno la Compagnia Reale del Commercio marittimo stabiliva un servizio di battelli a vapore tra Berlino ed Amburgo.

Nella 3ª parte, consacrata allo sviluppo del movimento dei viaggiatori a Berlino, tutti i mezzi di trasporto sono esaminati e comparati: battelli, omnibus, *fiacres*, tramways, ecc., e con molte tavole statistiche.

Le tariffe speciali per la circonvallazione, ove i treni non hanno che delle vetture di 2ª e 3ª classe, sono le seguenti.

	2ª classe centesimi	3ª classe centesimi
1ª zona fino a 7.5 chilometri	18.8	12.5
2ª » » » 15 »	37.5	25
3ª » » » 20 »	56.2	37.5
Per ogni chilometro in più . .	3.75	5.625

Sulle ferrovie di cintura e sul Metropolitano la distanza chilometrica non entra più in giuoco, e si applica la tariffa, qui sopra, della prima zona alle 5 prime stazioni, e la tariffa della seconda zona al percorso totale.

Vi sono dei biglietti d'abbonamento: operai, scolastici, e dei biglietti speciali militari.

Certi treni hanno dei vagoni di 4ª classe, ove si sta in piedi, e la cui tariffa è metà del prezzo della 3ª classe.

Il traffico delle merci è oggetto della quarta parte, e dopo una storia degli antichi mezzi di trasporto e dei prezzi, le tariffe attuali interne od internazionali sono spiegate dettagliatamente. Il *Bollettino dei trasporti internazionali per ferrovia*, pubblicato dall'*Ufficio Centrale* di Berna, nel suo numero di novembre 1896, si è diffuso lungamente sulla questione delle tariffe per le merci.

Le quantità trasportate ed i prodotti sono dati con numerosi specchi statistici; poi certi articoli fanno oggetto di capitoli speciali: cereali, farine, animali e carne da macello, uova, latte, pesci, birra, lana, petrolio e combustibili.

I binari adibiti al servizio delle merci sulla linea di cintura, sono in generale distinti dalle linee dei treni viaggiatori; essi sono paralleli sopra certi tronchi, ma presentano numerosi raccordi colle stazioni delle merci, mentre che i binari dei viaggiatori propriamente detti passano sopra le linee principali.

La quinta parte tratta delle condizioni di esercizio delle ferrovie berlinesi e getta un colpo d'occhio generale sull'insieme delle ferrovie germaniche, Berlino essendo il punto centrale per molte relazioni internazionali.

Se si esamina attentamente il piano di Berlino, si vede che la ferrovia di cintura serve le relazioni suburbane, e che il Metropolitano che è diretto sensibilmente secondo il diametro Est-Ovest, disserve nello stesso tempo il movimento interno della città ed il servizio delle grandi linee dell'Ovest verso l'Est.

Infatti, se i viaggiatori del *Nord-express* traversano Berlino senza cambiamento di vettura, tutti gli altri che vengono da Colonia e si dirigono verso la frontiera russa, o viceversa, cambiano a Berlino; ma questo cambiamento di treno si effettua nella stazione centrale di Friedrichstrasse, mentre che un tempo bisognava attraversare la città in vettura.

Il Metropolitano, propriamente detto, completamente stabilito su viadotti, ha 4 binari, di cui 2 per il traffico locale, e 2 per il transito e servizio suburbano.

Il materiale suburbano è il materiale ordinario generalmente a sei ruote.

I treni del Metropolitano e della cintura non comportano che due classi: 2ª e 3ª.

I treni suburbani hanno delle vetture di 4ª classe.

Il servizio dei treni è regolato in modo che la parte metropolitana è percorsa dai treni di cintura. L'intervallo tra i treni è di 3 minuti in media.

Una carta dimostrativa, che segna in rosso le ferrovie di Berlino ed in bistro quelle di Londra, confronta l'intensità del traffico sul Metropolitano di Berlino. Si vede da questa carta che il numero dei treni fra Charlottembourg e la stazione di Silesia è quasi doppia di quello che si verifica sulla parte più attiva del Metropolitano di Londra, da Baker street a Mansions house e Victoria.

Insomma, l'importante ed interessante lavoro che tratta di Berlino e delle sue ferrovie, non si limita esclusivamente alla circonvallazione berlinese, e raccoglie molti dati sull'insieme delle ferrovie di Stato prussiane.

Berlino, da molto tempo capitale di un regno sminuzzato in più parti, divenne nel 1866 la capitale di una Prussia ingrandita ed omogenea, poi nel 1871 capitale dell'impero germanico. La sua preponderanza traducendosi in un aumento di popolazione enorme, divenne necessario sviluppare i mezzi di comunicazione, tanto coi grandi centri e l'estero, come nel perimetro della città.

I lavori della ferrovia di cintura e quelli del Metropolitano sono stati intrapresi in tempo per concorrere all'abbellimento della città, e la circolazione urbana e suburbana si sviluppa tutti i giorni. Si prevede il momento in cui i prodotti daranno un'interesse rimunerativo ai capitali spesi dallo Stato.

In attesa, gli interessi di Berlino sono ottimamente serviti, la città può estendersi largamente, e, d'altra parte, una congiunzione è stabilita fra tutte le ferrovie del Regno.

Il libro intitolato *Berlino e le sue ferrovie* presenta, insomma, un insieme di documenti assai completi, e formerà un interessante capitolo della storia generale delle ferrovie germaniche.

IL COMMERCIO ITALIANO D'IMPORTAZIONE E DI ESPORTAZIONE

NEL 1° SEMESTRE 1897

Il Ministero delle Finanze ha pubblicato in questi giorni la statistica del commercio speciale di importazione e di esportazione in Italia dal 1° gennaio al 30 giugno 1897.

Dal quadro riassuntivo dei valori per categorie rileviamo che nel primo semestre di quest'anno confrontato col corrispondente periodo del 1896 si ebbe un insignificante aumento di importazione, mentre l'esportazione diede un maggior valore di lire 57,921,353.

Infatti il valore delle merci importate dal 1° gennaio al 30 giugno che nel 1896 era stato di lire 585,177,526, nel 1897 fu di lire 585,498,987 con aumento di lire 321,461; il valore delle merci esportate invece durante lo stesso periodo era stato nel 1896 di lire 504,242,751 e nel 1897 fu di lire 562,164,104.

Le categorie che diedero un maggior aumento nell'importazione furono le seguenti: seta lire 59,786,123 con un aumento di lire 11,810,986; animali, prodotti e spoglie di animali diversi lire 45,197,300 con aumento di lire 6,058,196; pietre, terre, vasellami, vetri e cristalli lire 58,278,891 con aumento di lire 4,460,440; legna e paglia lire 24,863,911 con aumento di lire 4,492,123; minerali, metalli e loro lavori lire 72,524,854 con aumento di lire 4,399,621; prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie lire 28,905,928 con aumento di lire 4,341,436; generi coloniali, droghe e tabacchi lire 36,248,044 con aumento di lire 2,880,870; spiriti, bevande ed olii lire 16,216,319 con aumento di lire 2,819,864; colori e generi per tinta e concia lire 15,817,240 con aumento di lire 2,834,429; lana, crino e peli lire 34,837,563 con un aumento di lire 2 680,762; cotone lire 81,735,979 con un aumento di lire 2,375,176.

Si ebbe invece una minore importazione di cereali, farine, paste e prodotti vegetali, che nel semestre decorso ammontarono a lire 53,187,100, con una diminuzione di fronte allo stesso periodo del 1896 di lire 50,136,139; canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone, lire 11,853,187 con una diminuzione di lire 1,216,906.

Quanto all'esportazione si ebbe un maggiore aumento nelle seguenti categorie: legna e paglia lire 36 710 084, con aumento di lire 17,582,581; spiriti, bevande e olii lire 74,851,243, aumento lire 9,654,846; canapa, lino e juta lire 35,028,077, aumento lire 8,972,476; animali, prodotti e spoglie di animali lire 71,105,154, aumento lire 6,273,359; minerali, metalli e loro lavori lire 19,773,158, aumento lire 5,246,356; seta lire 153,377,876, aumento lire 4,748,089; cotone lire 15,375,407, aumento lire 3,081,945; oggetti diversi lire 12,651,519, aumento lire 3,058,159; generi coloniali, droghe e tabacchi lire 5,103,002, aumento lire 1,632,594; prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie lire 21,933,596, aumento lire 1,576,650; colori e generi per tinta e per concia lire 7,706,264, aumento lire 1,401,316.

Si ebbe infine una minore esportazione per le categorie: cereali, farine, paste, ecc. lire 48,944,044, con diminuzione di lire 1,994,298; lana, crino e peli lire 4,910,860, differenza in meno di fronte al primo semestre 1896 lire 1,484,987; pelli lire 11,992,589, differenza in meno lire 1,223,444; pietre, terre, vasellami, vetri e cristalli lire 29,672,221, con diminuzione di lire 218,263.

CONCORSO
PER L'AULA DI MONTECITORIO

Art. 1. È aperto un concorso per la costruzione di una nuova Aula per le tornate della Camera dei Deputati.

Art. 2. Al concorso potrà prender parte ogni italiano che abbia il diploma di ingegnere o di architetto, o dimostri di aver compiuto il corso di architettura in una Accademia o Istituto di Belle Arti.

Art. 3. Il progetto si studierà tenendo conto delle prescrizioni seguenti:

a) la presente Aula dovrà essere demolita e sgombrato e riordinato il cortile che la contiene: del quale potrà bensì, quando si giudichi necessario, occuparsi dalla nuova Aula una parte, la minore possibile;

b) la nuova Aula dovrà edificarsi entro il perimetro segnato nelle tavole II e III (art. 12) che comprendono il palazzo di Montecitorio e le adiacenti aree municipali e demaniali. Entro a questo perimetro dovranno ancora essere ricostruiti quei locali, oggi adibiti ai servizi diversi della Camera, che per effetto della nuova collocazione dell'Aula fosse necessario distruggere od occupare;

c) nel determinare le dimensioni, tanto in piano che in elevazione, dovrà aversi presente che l'ampiezza della Aula attuale è giudicata soverchia; nondimeno, la nuova dovrà esser capace di 500 persone sedute; dello spazio necessario per la Presidenza, i Ministri, le Commissioni, il banco degli stenografi, e da 15 tribune da contenere in tutto 500 persone all'incirca.

E' in facoltà dei concorrenti il disporre le tribune in uno o due ordini.

Cinque sole delle tribune avranno accesso dall'interno del palazzo.

Due delle tribune, l'una dall'altra a conveniente distanza, debbono essere assegnate alla stampa: per esse si avrà riguardo più che allo spazio, alla ubicazione, tenuto conto delle condizioni acustiche dell'Aula e dei necessari servizi;

d) la decorazione dovrà essere della maggiore semplicità, evitando, per le ragioni dell'acustica, i troppi rilievi e gli angoli sporgenti.

Art. 4. I concorrenti porranno la massima cura nello studio del riscaldamento, del refrigeramento, della ventilazione e illuminazione, così dell'Aula come dei locali adiacenti. Il riscaldamento dovrà essere centrale, misto, a vapore ed aria calda e procurare una temperatura interna di 20° C., data la temperatura esterna di 0°. Il refrigeramento dovrà dare una temperatura interna di 18° a 24° C., data la temperatura esterna di 28° a 34° C. La ventilazione dell'Aula dovrà dare tante volte 40 m³ d'aria, ogni ora, quante sieno le persone che possono contenere l'Aula e le tribune.

La ventilazione dovrà rinnovare l'aria almeno due volte l'ora, e potersi ottenere sia dall'alto al basso, sia dal basso all'alto. Per i locali adiacenti all'Aula basteranno 15 m³

di aria per ogni 2 metri di superficie di pavimento. Anche la fognatura del palazzo di Montecitorio dovrà essere risanata tutta quanta e riordinata con criteri igienici e con i migliori sistemi, fino alla fognatura stradale.

Art. 5. L'importo dei lavori non oltrepasserà la somma di due milioni. La stima che ciascuno dei concorrenti presenterà dovrà risultare da un particolareggiato computo metrico, ed essere corredata da un elenco dei prezzi unitari da applicarsi ad ogni singolo lavoro, e i prezzi essere giustificati da regolari analisi.

Nella somma di due milioni non s'intende compreso l'importo della demolizione dell'Aula presente e dello sgombro del cortile in cui è posta.

Art. 6. Se durante la edificazione della nuova Aula si facesse necessario adattare un'Aula provvisoria, la Camera vi provvederà col proprio bilancio e con l'opera del proprio ufficio tecnico.

Art. 7. Il disegno si comporrà delle seguenti parti:

a) relazione illustrativa;

b) computo metrico;

c) stima dei lavori;

d) progetto speciale per il riscaldamento, il refrigeramento, la illuminazione, la ventilazione e la fognatura dell'edificio;

e) tipi planimetrici in scala da 1 a 200; alzati e sezioni a semplice contorno in scala da 1 a 100;

f) una sezione longitudinale e due sezioni trasversali dell'Aula, a semplice contorno, in scala da 2 cm. per ogni metro;

g) veduta prospettica a colore dell'Aula, in larghezza da 50 a 60 cm.;

h) disegni della suppellettile dell'Aula, scala 1 a 10.

Art. 8. Coloro i quali si propongono di prendere parte al concorso, riceveranno, sol che ne facciano domanda alla Questura della Camera, copia dei piani e profili, dei quali è detto in seguito. Saranno inoltre ammessi a visitare il palazzo stesso, e avranno dall'ingegnere della Camera ogni maggiore ragguaglio possibile intorno alle condizioni del terreno sul quale deve fondarsi la nuova costruzione, sullo stato dell'edificio e gli usi ai quali è destinato.

Art. 9. I progetti, contrassegnato ciascuno dal nome dell'autore, dovranno essere trasmessi alla Presidenza della Camera non più tardi del 31 dicembre venturo.

Art. 10. Del concorso giudicherà una Commissione a tale uopo nominata dalla Presidenza della Camera.

Art. 11. All'autore del progetto scelto dalla Commissione giudicatrice, sarà affidata la direzione artistica e tecnica dell'opera, coll'assistenza dell'ufficio tecnico e sotto la sorveglianza di un Comitato, a cui sarà riservato tutto quanto concerne la parte amministrativa.

L'autore percepirà il 3 0|0 sull'importo dei lavori, secondo la perizia da lui unita al progetto.

Se per una ragione qualsiasi il progetto non si eseguisse, l'autore avrà un compenso di L. 12,000. Il progetto rimarrà proprietà della Camera.

Una somma di L. 5000, o parte di essa, sarà distribuita, a titolo d'indennità, fra i progetti giudicati più pregevoli, anche quando non ne sia scelto alcuno per la esecuzione.

Pronunziato il giudizio della Commissione, i progetti, tranne il prescelto, saranno rinviati ai rispettivi autori dalla Questura della Camera, e a spese della Camera stessa.

Art. 12. I tipi, dei quali all'art. 8, sono i seguenti:

Piano sotterraneo. - Piano terreno e fognatura stradale. - Mezzanino fra piano terreno e primo piano e perimetro della tipografia e dell'area che può essere occupata. - Primo piano. - Secondo piano del fabbricato sulle vie dell'Impresa e della Missione e mezzanino del palazzo. - Secondo piano e soffitte. - Terzo piano. - Aula, sezione sulla linea *A*, *B*, *C*, *D*, *E*. - Sezione del palazzo sulla linea *A*, *B*, *C*. - Sezione tipografica sulla linea *F*, *G*. - Facciata del palazzo.

Roma, 21 luglio 1897.

BIBLIOGRAFIA

L'inchiesta ferroviaria del 1896-97, di ALFONSO COMPAGNA. — Editori Pierro e Veraldi, Napoli.

Il signor Alfonso Compagna, autore pregevole di parecchi lavori di materia ferroviaria, ha recentemente pubblicato un opuscolo critico intorno all'inchiesta ferroviaria tutt'ora in corso. Non possiamo addentrarci nell'argomento svolto dall'egregio autore, ma dobbiamo segnalare ai nostri lettori la nuova pubblicazione, persuasi che anche la Commissione d'inchiesta ferroviaria vorrà tener conto di questo opuscolo dettato da persona competente, da uno studioso della materia ferroviaria.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Il concorso della Mediterranea nelle spese per i lavori per la sistemazione della stazione di Genova.

Siamo informati che il Consiglio di Amministrazione della Mediterranea, in sua adunanza del 30 luglio p. p., ha stabilito di portare al 5 per cento il concorso di quella Amministrazione nelle spese per i lavori ferroviarî da eseguire per la definitiva sistemazione della stazione di Genova, subordinando tuttavia il concorso alla condizione che i lavori in parola vengano ultimati entro l'anno 1900.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Studio del tracciato del tratto Vievola-Tenda*).

Con Decreto ministeriale sarà provveduto alla nomina di una Commissione tecnica con incarico di provvedere per lo studio della scelta del tracciato più economico del tratto ferroviario Vievola-Tenda, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Il Ministero della Guerra, il quale sarà rappresentato nella Commissione medesima, ha già all'uopo designato suo incaricato il Maggiore del Genio cav. Scolari Omobono, addetto al Comando di Stato Maggiore.

><

Valigia delle Indie.

Alcuni giornali, avendo pubblicate notizie inesatte circa la Valigia delle Indie, possiamo fornire da fonte autorevole le seguenti informazioni:

1° È in corso di appalto il progetto per costruire una nuova banchina nel Porto di Brindisi, precisamente a fianco della stazione marittima.

A questa banchina approderanno appunto i piroscafi della Peninsulare, per modo che i viaggiatori non avranno che pochi passi da fare per salire in ferrovia;

2° Su questa banchina verrà costruita una tettoia che coprirà l'intiero percorso dei viaggiatori, dallo sbarco del piroscafo ai treni, e un piccolo edificio ad uso stazione, per servizio appunto dei viaggiatori.

Di queste opere il progetto è pronto e i fondi sono stanziati; ma naturalmente non potranno eseguirsi se non dopo fatta la banchina su cui devono essere collocate. Sono però opere che richiedono poco tempo;

3° Quanto all'acceleramento del percorso Brindisi-Calais, è allo studio dei ministri Prinetti e Sineo, colle ferrovie italiane ed estere, che compiono quel percorso;

4° Non pervenne al Governo alcuna domanda per diminuzione del prezzo del percorso Brindisi-Calais per i viaggiatori;

5° Non la Peninsulare, ma le Ferrovie Inglesi hanno chiesto l'ammissione per parte delle Ferrovie Italiane della franchigia pel bagaglio nei limiti concessi

sulle ferrovie stesse e su quelle francesi, salvo ad aumentare il prezzo dei biglietti pei viaggiatori; ma simile concessione non potè essere fatta perchè vietata dalle nostre tariffe; del resto, dal lato economico sarebbe stata illusoria, poichè il prezzo per il bagaglio sarebbe stato conglobato con quello del viaggiatore;

6° Non fu fatta al Governo nessuna domanda perchè si costituisse a Brindisi un ritrovo perchè i forestieri, specialmente alla domenica, avessero da poter passare il tempo. Siffatto provvedimento evidentemente non sarebbe mai stato di competenza del Governo. Osservasi però che a Brindisi havvi il Grand Hôtel Continental, che è condotto con cura dalla Société des Vagons-Lits, e che si può ritenere come un adattatissimo ritrovo pei viaggiatori della Valigia delle Indie;

7° Neppure fu fatta al Governo domanda per costruire una passeggiata attorno al Porto, a cui, ad ogni modo, non toccava mai ad esso di provvedere.

><

Promozioni nel personale del R. Ispettorato delle Ferrovie.

Con recente reale decreto sono stati promossi dalla 2ª alla 1ª classe i Regi Ispettori Superiori nel personale del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, signori comm. Vivaldi Attilio, Muzj ing. Pasquale e Fossati ing. Felice.

><

Linea Milano-Venezia
(Istanza per l'orario).

Ci scrivono da Venezia che quella Camera di Commercio ed Arti, in seguito a vive raccomandazioni ricevute, ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a voler nuovamente esaminare se non sia possibile di far proseguire fino a Venezia, anticipandone la partenza di un'ora ed accelerandone la velocità, il treno N. 125, che attualmente parte da Milano alle 19.20 e che si arresta a Verona. Per tal modo i passeggeri che giungono a Milano coi treni internazionali, non sarebbero più obbligati ad attendere il diretto della notte per proseguire fino a Venezia, ed anche coloro che si trovano lungo la linea Milano-Venezia avrebbero maggiore comodità per portarsi in quella città.

><

I biglietti del servizio italo-ungherese via Fiume.

Siamo informati che da parte delle ferrovie ungheresi dello Stato sono stati abrogati i biglietti di servizio diretto italo-ungherese per viaggiatori e bagagli, via Fiume, in partenza da Temesvar, a causa dei risultati affatto nulli che la loro istituzione ha dato in cinque anni. In conseguenza di ciò, e per lo stesso motivo, altrettanto ha disposto la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali riguardo ai biglietti da Bari per tutte le destinazioni, e riguardo a quelli delle altre stazioni, per Avad, Szabadka e Szeged.

><

Sussidi agli straordinari delle costruzioni ferroviarie licenziati dal servizio.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, con Decreto del 1° luglio, ha stabilito le norme per la concessione dei sussidi continuativi agli impiegati straordinari ed avventizi delle costruzioni ferroviarie licenziati dal servizio, alle quali devono attenersi anche coloro che già godono del sussidio.

Nel prossimo numero pubblicheremo la Circolare ministeriale, 23 luglio, ed il sopracitato Decreto.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 700, occorrente per provvedere alla bonifica di stagni d'acqua ai chilometri 383.006-383.182, fra le stazioni di Gerace e di Ardore, lungo la ferrovia da *Taranto a Reggio;*

2. Il preventivo di L. 385, occorrente per migliorie da arrecarsi alla fabbrichetta isolata, ad uso alloggio del Capo Stazione di San Miniato, linea *Firenze-Empoli-Pisa;*

3. Il preventivo della spesa di L. 530, occorrente per modificazione al parapetto in ferro dalla parte a monte del viadotto N. 2, di Quinto, posto fra le progressive 6.826 e 6.868 della linea *Genova Spezia;*

4. Lo schema di contratto e di capitolato di oneri per la fornitura da parte della Ditta Opessi di Torino di una bilancia a ponte fissa, a rotaie continue, con tavolato di 5 metri e della portata di 30 tonnellate, occorrente per i lavori di ampliamento della stazione di Potenza, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea da *Rocchetta Melfi a Potenza;*

5. Il preventivo della spesa di L. 6000, occorrente per provvedere al rialzamento delle banchine ed al ricarico di massicciata fra i chilometri 321.000 e 323.500 della linea *Roma-Tronco Collesalvetti-Pisa;*

6. Il preventivo di L. 155 per l'impianto di una latrina isolata, di tipo economico, nella fermata di Pieve Albissola, lungo la ferrovia da *Torreberretti a Pavia;*

7. La proposta di esecuzione di assaggi alle fondazioni di alcuni ponti lungo la ferrovia da *Roma a Pisa.* Spesa occorrente L. 1000;

8. La proposta per il tramutamento a Roma San Paolo di una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate, esistente nella stazione di Acquappesa, lungo la linea da *Battipaglia a Reggio,* con annesso preventivo di spesa di 900 lire;

9. La proposta per l'impianto di persiane al primo piano del fabbricato viaggiatori della stazione di Campiglia, lungo la ferrovia *Roma-Pisa,* con un preventivo di spesa di L. 680;

10. La proposta di modificazione nel tracciato dello scambio di entrata, lato Battipaglia, della stazione di Verbicare-Orsomarso, nella linea da *Battipaglia a Reggio.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 3560.

(Gare aggiudicate).

Diamo il risultato delle seguenti gare, che ebbero luogo in Milano presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo:

— Giorno 19 luglio p. p.: Fornitura di materiale metallico di armamento, destinato all'ampliamento della stazione di Potenza, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Rocchetta-Melfi-Potenza:

I. Fornitura di 592 stecche in acciaio, del peso totale approssimativo di chilogrammi 5100. Ditte invitate 5; Ditte concorrenti 4. Deliberataria provvisoria la Ditta Filippo Tassara e Figli, di Voltri, al prezzo di L. 320 la tonnellata, merce franca in stazione su vagone a Voltri;

II. Provvista di 239 rotaie in acciaio fuso, di diverse lunghezze, del peso totale approssimativo di tonnellate 87. Ditte invitate 3; Ditte concorrenti 1. Deliberataria provvisoria la Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 210 la tonnellata, consegna franca su vagone in stazione di Roma-Termini;

III. Fornitura di 1200 chiavarde a becco, tipo N. 1, del peso totale di chilogrammi 4690. Ditte invitate 6; Ditte concorrenti 6. Deliberataria provvisoria la Società Anonima Stabilimento Metallurgico di Piombino, consegna franca su vagone in stazione di Piombino;

IV. Provvista di 2970 piastre in ferro omogeneo, del peso totale approssimativo di chilogrammi 8150. Ditte invitate 5; Ditte concorrenti 4. Deliberataria provvisoria la Ditta Filippo Tassara e Figli, di Voltri, al prezzo di lire 320 la tonnellata, consegna franca su vagone in stazione di Voltri.

— Giorno 21 luglio p. p.: Lavori predetti di ampliamento della stazione di Potenza:

I. Fornitura di 507 pezzi speciali di legno querciarovere, del volume complessivo di m. c. 68,465. Ditte invitate 9; Ditte concorrenti 3. Deliberataria provvisoria la Ditta Cappelletti Antonio, di Panzano Chianti, al prezzo di L. 49.50 al m. c., consegna franca su vagone nella stazione di Firenze Porta al Prato, Poggibonsi, Siena, e Caltellina;

II. Provvista di 1319 traversi di legno quercia rovere. Ditte invitate 6; Ditte concorrenti 3. La gara venne dichiarata deserta a motivo che nessuna delle offerte delle Ditte concorrenti venne redatta in forma regolare.

— Giorno 23 luglio p. p.: Lavori di alzamento e di deviazione della linea Sibari-Cosenza, fra i chilom. 15.564.74 e 18.249.60:

I. Acquisto di 910 stecche in acciaio a cerniera per armamento primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogrammi 7300. Ditte invitate 4; Ditte concorrenti 3. Aggiudicataria provvisoria la Ditta Tassara Filippo e Figli, di Voltri, al prezzo di L. 325 la tonnellata, consegna franca su vagone in stazione di Voltri;

II. Fornitura di 460 piastre speciali di giunzione, del peso totale di chilogrammi 4300, e di 5460 piastre intermedie per armamento di primo tipo, del peso totale di chilogrammi 10,900. Ditte invitate 5; Ditte concorrenti 4. Aggiudicataria provvisoria la Ditta Tassara Filippo e Figli, di Voltri, al prezzo di L. 325 la tonnellata per le piastre speciali e L. 380 la tonnellata per le piastre intermedie, consegna franca su vagone in stazione di Voltri;

III. Fornitura di 1850 chiavarde a becco, in ferro omogeneo, per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogrammi 1500, e di 10,700 caviglie a vite mordente, in ferro omogeneo, per armamento del tipo predetto, del peso totale approssimativo di chilogrammi 5500. Ditte invitate 6; Ditte concorrenti 5. Aggiudicataria provvisoria la Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 500 la tonnellata per le chiavarde e di L. 460 la tonnellata per le caviglie, merce franca su vagone in stazione di Roma-Termini.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvezione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per chiudere con parete in muratura la fronte nord-ovest della tettoia calderai nelle officine del materiale mobile della *stazione di Foggia*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6,000;

2. La proposta pell'impianto di un binario tronco per deposito di locomotive nella stazione di Rovato della linea *Milano-Venezia.* La spesa occorrente rileva a lire 1400, oltre a L. 2,719.56 per materiale metallico di armamento;

3. La proposta delle opere necessarie per sistemare e completare la delimitazione stabile della proprietà ferroviaria lungo le linee *Bergamo-Lecco*, *Codogno-Rogoredo*, *Sondrio-Colico-Chiavenna*, *Treviglio-Bergamo-Rovato*, e *Milano-Venezia*. La spesa complessiva all'uopo preventivata ascende a L. 37,808;

4. La proposta riguardante l'impianto di pozzi d'acqua potabile a tipo Northon, con relativa pompa, in servizio di N. 15 case cantoniere della linea *Cremona-Treviglio*, con annesso preventivo di spesa di L. 16,600;

5. La proposta per la costruzione di un pozzo di acqua potabile presso la casa cantoniera N. 59 al chilom. 57.657.50, dal bivio Reno, della linea *Bologna-Pistoia*. Spesa occorrente L. 6.000;

6. La proposta per sistemare le stilate del ponte in legno sul fiume Lamone (alveo provvisorio) situato fra i chilometri 65.520.50 e 65.682.07 della ferrovia *Ferrara-Ravenna-Rimini*, con annesso preventivo di spesa di lire 12,300;

7. Lo schema di contratto concordato colla Casa Ganz per migliorare la illuminazione elettrica della tettoia viaggiatori, e delle adiacenze nella *stazione di Bologna*;

8. Lo schema di contratto concordato colla Società del Gaz per dotare della illuminazione a gaz la *stazione di Chiari;*

9. La proposta di provvedere alla esecuzione dei lavori strettamente necessari per l'effettuazione del servizio merci e per il prolungamento dei binarî di incrocio nella fermata di Varano, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ascende in complesso a L. 12,800;

10. La proposta per munire di cuoprimento in lamiera il cancello scorrevole del passaggio a livello Viale Regina Vittoria, al chilom. 1.376 della linea da *Firenze a Faenza* (Diramazione per Porta alla Croce). Spesa occorrente L. 150;

11. La proposta delle opere necessarie per provvedere al completamento ed al consolidamento della banchina al piede del muro di sostegno a sinistra ed a monte del ponte sul Fiume Reno, detto del Diavolo ai chilom. 60.309,50-60.329.50 dal bivio Reno, nella ferrovia da *Bologna a Pistoia*. Spesa necessaria.

(Proposte di lavori, approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte presentate dalla Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali:

1. Proposta per armare un nuovo binario nella stazione di Pausula, lungo la ferrovia da *Macerata ad Albacina*, con preventivo di spesa di L. 2630, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

2. La proposta per sistemare la banchina di legno che serve di marciapiedi nella stazione di Bagni di San Giuliano nella linea *Firenze-Pistoia-Pisa*, con preventivo di spesa di L. 1000;

3. La proposta di lavori di consolidamento e di sistemazione della scarpa sinistra del rilevato fra i chilometri 131.136.50 e 131.176.50 e fra i chilom. 131.236.50 e 131.251.50 della ferrovia da *Piacenza a Bologna*, con preventivo di spesa di L. 3800;

4. La proposta per munire di apparecchi elettrici di controllo il disco verso Castelbolognese della *stazione di Lugo*. Spesa preventivata L. 753;

5. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Montemarciano, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*,

La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 2350, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

6. La proposta riguardante la esecuzione di lavori di sistemazione di sei ponti sul torrente Serra lungo la ferrovia da *Orte a Falconara*;

7. La proposta per sistemare il fabbricato ad uso dormitorio del personale viaggiante della Rete Adriatica, nella stazione di Chiusi, lungo la ferrovia da *Roma a Firenze*. Spesa occorrente L. 4570;

8. La proposta per l'impianto di un binario tronco in stazione di Bagnolo-Mella, lungo la ferrovia *Olmeneta-Brescia*. Spesa occorrente L. 7880, escluso il valore del materiale metallico di armamento.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possa essere approvato un atto di transazione concordato colla Impresa Lapeschi per definire le questioni sorte in dipendenza dei lavori di ricostruzione occorsi in alcuni tratti del muro di difesa contro il Basento, lungo la ferrovia da Eboli a Metaponto;

Ha dato il suo parere sugli atti di liquidazione e di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Antonio Masi per la sistemazione della trincea fra i chilom. 44.477 e 44.752 della ferrovia Roma-Solmona;

Ha manifestato lo avviso che la cauzione da prestarsi dallo Economo del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in adempimento dell'articolo 229 del regolamento sulla contabilità generale dello Stato, possa essere stabilita nella somma capitale di L. 2000;

Ha espresso il parere che, previe talune modificazioni, possa approvarsi un progetto presentato dall'Adriatica per i lavori di rialzamento della livelletta stradale su di un tratto della linea Bologna-Otranto, fissando il termine di due anni per la esecuzione dei lavori.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione:

1. Alla proposta di rinnovazione della concessione di cui fruiva la Ditta Guazzoni per i suoi trasporti di pietrisco, con modificazioni favorevoli alla Ditta stessa, ma con aumento del vincolo di traffico minimo annuale;

2. Alla proposta di concessione a favore della Ditta Paduzzi della riduzione del 10 per cento sui prezzi della tariffa locale N. 217, pel trasporto di 400 tonnellate di granito da Arona e da Gravellona Toce a Bergamo, conformemente a quanto si è già praticato in favore di un'altra Ditta;

3. Alla proposta di concessione di prezzi speciali a favore della Società Ceramica Richard-Ginori, per i trasporti a vagone completo di almeno 500 tonnellate all'anno fra feldspato e quarzo in pezzi od in polvere, in partenza dalle stazioni di Como e di Milano-Porta Ticinese ed in destinazione di Sesto Fiorentino;

4. Alla rinnovazione per un altro anno, a decorrere dal 1° giugno p. p., ed alle stesse condizioni della concessione, di cui godeva la Ditta A. Zoffi e Comp., per i suoi trasporti di macchine, di meccanismi e di parti di macchine da Monza a Napoli ed a stazioni oltre Napoli;

5. A che la concessione, di cui ha fruito fino al 15 luglio p. p. la Ditta Tullio Cattò e Comp., pei trasporti di pietre lavorate da Arcisate Brenno a Milano, Pavia, Gallarate, Busto Arsizio e Legnano, venga rinnovata per un altro anno ed alle medesime condizioni;

6. Che a datare dal 1° luglio p. p. la tariffa eccezionale N. 1006, piccola velocità, venga estesa ai trasporti di torba e formelle di torba in partenza da Altopascio, Massarona, Torre del Lago e Viareggio, e destinazione di Genova, Livorno e Spezia;

7. Alla concessione a favore della Ditta E. Conti per i suoi trasporti di sapone da Livorno a Roma-Termini ed a Roma-Trastevere.

—

L'Adriatica, anche a nome e per conto della Mediterranea, ha presentato all'approvazione governativa la proposta di estendere alla Ditta Adolfo del Panta la concessione di cui già fruiscono altre Ditte per i trasporti di acqua ossigenata dalle stazioni di San Donnino e Sesto Fiorentino in destinazione di stazioni Adriatiche e Mediterranee, e, cioè, dei prezzi stabiliti per l'acqua clorata.

—

La Mediterranea ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici le seguenti proposte concernenti le tariffe ferroviarie:

a) Proposta per la concessione di un prezzo speciale di trasporto a favore della Ditta Antonini per i suoi trasporti di terra da fonderia da San Romano a Livorno-Marittima, dietro vincolo di un traffico minimo annuale di 1400 tonnellate;

b) Proposta di accogliere un'istanza della Ditta Colabucci Augusto per ottenere che la nota concessione accordatale per i suoi trasporti di calce da Segni Paliano a Roma-Termini, scaduta il 30 giugno p. p., sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, a decorrere dal 1° luglio p. p.;

c) Proposta di accogliere un'istanza della Ditta Balsamo Sabato, per ottenere che la concessione accordatale per i suoi trasporti di olio d'oliva dalle Calabrie e Napoli e località limitrofe, che viene a scadere col 19 settembre p. v., sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, vale a dire a tutto il 19 settembre 1898.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia San Stefano di Magra-Sarzana. — *Apertura all'esercizio.* — Come abbiamo annunciato nel precedente numero, il 9 corrente verrà aperta all'esercizio la linea San Stefano di Magra-Sarzana della lunghezza di 8 chilometri, sulla quale non trovasi nessuna stazione o fermata intermedia.

Fino a contrario avviso, sull'anzidetta linea sarà soltanto ammesso il transito dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci a grande velocità in piccole partite.

In conseguenza resterà escluso il percorso sulla linea medesima dei trasporti a G. V. ed a P. V. ordinaria ed accelerata a vagone completo, a P. V. ordinaria in piccole partite, e del bestiame, i quali continueranno ad essere tassati ed instradati per il transito di Spezia.

Sono estese alla nuova linea le tariffe e condizioni in vigore, nonchè le concessioni speciali e le disposizioni riflettenti i viaggi degli onorevoli Senatori e Deputati, del personale di servizio, ecc.

Treni diretti Torino-Roma e Milano-Roma. — Riferendoci alle osservazioni fatte nell'articolo pubblicato nel precedente numero, ed a complemento delle medesime, aggiungiamo che i miglioramenti nell'orario del treno diretto n. 3 da Torino a Roma non sono punto, come si era asserito da taluni giornali, una conseguenza della prova del treno di 90 km. fra Milano e Torino, poichè la velocità che si può raggiungere sopra di una

linea per le sue condizioni altimetriche e pel suo tracciato favorevole, non può certamente essere di norma per stabilire quella che possono ottenere i treni sopra di un'altra che trovasi in ben diverse condizioni.

Il minor tempo che verrà impiegato prossimamente dal treno n. 3 da Torino a Roma, è semplicemente risparmiato sulle fermate eccessive che ha attualmente, e specialmente su quella alla stazione di Genova, non dovendo più subordinare la sua marcia a quella del treno diretto 63 proveniente da Milano, al quale dovevano essere aggiunte a Genova le vetture del treno n. 3, destinate a Roma.

Tale economia di tempo è resa possibile perchè il diretto 63 da Milano a Roma non transitando più a Genova, ma percorrendo la linea Milano-Piacenza-Parma-Sarzana (poichè a giorni si aprirà il tronco Santo Stefano-Sarzana), permette di rendere indipendente il servizio dei due treni per Roma.

Così il treno n. 3 da Torino, partendo alle ore 20.15, giungerà a Roma alle 9.35, impiegando ore 13.20, percorrendo km. 665, ed il treno n. 63 da Milano, partendo alle 21.15, giungerà a Roma alle 8.50, impiegando ore 11.25, percorrendo km. 633.

Il primo avrà una velocità commerciale di 50 km. all'ora, ed il secondo di 56 pel miglior tracciato della linea Milano-Parma.

Ferrovia Monza-Calolzio. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato l'atto di transazione in data 1° luglio 1897 con la Società Anonima Briantea, concessionaria della linea Monza-Calolzio, mediante il quale vengono definite le vertenze insorte circa la competenza delle spese relative ai lavori eseguiti e da eseguirsi su detta linea, per garentire la sicurezza dell'esercizio e per ridurla in istato confacente all'importanza dell'aumentato traffico, ammontante a L. 1,045,963.30.

Con questa transazione viene inoltre definita la competenza delle spese per gli altri lavori che, in avvenire, occoresse eseguire tanto lungo la nominata linea, che nelle stazioni esterne ed intermedie di essa.

Ferrovia elettrica Brescia-Caffaro-Trento. — La Dieta Provinciale di Innsbruck, con recente deliberazione ha approvato che i Comuni delle Giudicarie, Val Rendena e del Distretto di Condino, possano contrarre un mutuo di fiorini 10 mila (L. 22,000) per lo studio della ferrovia elettrica delle Sarche per Tione al Caffaro, e della diramazione Tione-Pinzolo in Val Rendena; linea che avrà una lunghezza di circa chilometri 70.

— Il Comitato bresciano promotore di questa ferrovia ha presentato alla Giunta municipale di Brescia la seguente istanza:

On. signor Sindaco della Città di Brescia,

Il Comitato bresciano che, unitamente a quello giudicariese ed alla città di Trento si è proposto di promuovere l'attuazione di una ferrovia elettrica Brescia-Caffaro-Trento con diramazione Tione-Pinzola in Val Rendena, riconosciuta come prima necessità per l'inizio di questa pratica la compilazione di un progetto tecnico della ferrovia stessa da Brescia al Caffaro, per la quale è preventivato un importo di L. 12,000 comprese le spese generali e amministrative, come si sta facendo anche per opera dei Comitati Trentini, inoltra istanza affinchè la S. V. Ill.ma coll'on. Giunta voglia proporre ed appoggiare tosto in seno al Consiglio comunale uno stanziamento di L. 6000 a tale oggetto, avendo questo Comitato affidamento di poter conseguire la rimanente somma dalla rappresentanza provinciale.

Si pregia di allegare un memoriale in cui sono riassunti i principali argomenti che dimostrano l'utilità di questa linea, segnatamente per la città, quantunque questa onorevole Giunta, conscia dell'importante problema, abbia già rilevato di quale sommo interesse sarebbe per Brescia la riuscita di questo progetto, che la renderebbe uno dei principali centri di commercio in legnami, granaglie, bestiami e vini.

Fiduciosi di una favorevole e sollecita evasione, con perfetta osservanza

Il Presidente: Zanetti dott. Stefano
Il Segretario: Pirlo avv. Bortolo.

Sappiamo che il Sindaco fece buon viso all'istanza, assicurando che verrà tosto discussa in Giunta per formulare la proposta alla prossima tornata del Consiglio comunale.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 31 luglio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,673,386.02, con un aumento di lire 20,891.49 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 31 luglio 1897 si ragguaglia a L. 10,444,361.02, presentando una diminuzione di L. 68,132 80 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 giugno 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 314,811, con un aumento di L. 78,278 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1897 ammontano a L. 10,494,647, con un aumento di L. 477,172 sull'esercizio precedente.

Tramvia Gallarate-Castano-Abbiategrasso-Pavia. — L'ing. Farina, interpellato intorno al suo progetto della tramvia Gallarate-Castano-Abbiategrasso-Pavia, a cui accennammo nel n. 28, ha fornito queste sue spiegazioni:

« Preoccupato pel definitivo abbandono del progetto ferroviario che doveva, anni sono, collegare Pavia con Gallarate (attsaversando Abbiategrasso ed altri importanti centri industriali, agricoli e commerciali), mi proposi di attuare tale idea, applicandola ad una linea tramviaria.

« In tal modo, mediante una spesa relativamente lieve, si sarebbe finalmente ottenuto l'importante e desiderato collegamento delle sopra esposte borgate.

« Dopo essermi accertato del favore col quale questo mio progetto sarebbe accolto (qualora divenisse un fatto compiuto), diedi principio, nel 1894, alla relativa compilazione, i di cui studi condussi con speciale attenzione, inquantochè, oltre il congiungimento della valle del Po col Lago Maggiore, si avrebbe avuto uno sbocco anche nella vicina Svizzera.

« Compilato il progetto ed i rispettivi dati statistici, non che il rapporto economico (non escluse le spese tutte), ragguagliai i seguenti Comuni interessati, per i quali il tram dovrebbe transitare: Gallarate, Arnate, Cassina Verghera, Samarate, Ferno, Lonate, Pozzolo, Vanzeghello, Castano Primo, Cuggiono, Bernate (Casate), Boffalora, Ponte Nuovo, Magenta, Robecco sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano, Abbiategrasso, Ozero, Bugo, Morimondo, Coronate, Besate, Motta-Visconti, Torre d'Isola, Bereguardo, Cassine dei Tolentini e Pavia: in tutto 21 Comuni, con un percorso di 72 chilometri.

« Quasi tutti risposero con scritti alquanto incoraggianti.

« Lusingato da questo buon inizio, convocai in adunanza tutti i Sindaci dei Comuni sopradetti, adunanza che ebbe luogo in Milano al 28 novembre 1896.

« L'intervento è stato numeroso ed importante, avendovi preso parte anche qualche senatore, deputato, consiglieri della Deputazione di Milano e Pavia.

« La discussione è stata lunga, animata, ma in pari tempo assai confortante, poichè scaturì in tutti il desiderio vivissimo di vedere effettuato codesto mio progetto.

« Emerse pure chiaramente il convincimento che il capitale di L. 2,448,000, occorrente per la costruzione (mentre per la ferrovia erano stati stanziati 12 milioni) e completo arredamento della linea, sarebbe stato quasi impossibile raccoglierlo in Italia; perciò essere uopo farne ricerca al-

l'estero. A questo scopo l'Assemblea nominava un Comitato provvisorio, affinchè mi assistesse in queste pratiche, che furono coronate da felice successo. Infatti due Società estere presero in serio esame il progetto, studiandolo nei suoi minimi dettagli. Anzi, inviarono in Italia un ingegnere, espertissimo in materia, ad esaminare la strada sulla quale dovrebbe correre il tram in questione: l'impressione riportatane, a quanto pare, fu ottima, giacchè quell'egregio tecnico, nella Relazione presentata ai suoi rappresentati, appoggia tale costruzione.

« Le cose sono presentemente a questo punto, ma certamente tra poco il Comitato provvisorio convocherà nuovamente i signori Sindaci dei Comuni aventi interessi per prendere una seria deliberazione in rapporto al gratuito passaggio del tram chiesto dalle Società costruttrici, non volendo queste pensare all'espropriazione del terreno occorrente.

« Risolta simile questione, la linea potrà considerarsi come un fatto compiuto, epperò non vi sarebbe da meravigliarci se tra un anno, o poco più, la piccola vaporiera attraverserà trionfante le ubertose valli del Po e del Ticino per congiungersi all'incantevole Verbano, terminante nelle braccia della forte Elvezia ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *La nazionalizzazione delle ferrovie.* — Il *Grutlianer* dice che il numero delle firme già raccolte per la petizione d'iniziativa popolare chiedente la nazionalizzazione delle ferrovie svizzere promossa dalla Società del Grütli e che poi non venne presentata al Consiglio Federale, era di 54,706, così divise secondo i Cantoni: Zurigo 10,273, Berna 11,687, Lucerna 3025, Uri 112, Svitto 604, Obwalden 55, Nidwalden 40, Glarona 1707, Zugo 443, Friborgo 732, Soletta 2221, Basilea-Città 5305, Basilea-Campagna 3593, Appenzello R. E. 131, Appenzello R. I. 39, S. Gallo 2673, Grigioni 536, Argovia 4279, Turgovia 2101, Ticino 1310, Vaud 3247, Vallese 58, Neuchâtel 710, Ginevra 262.

Ferrovie Germaniche. — *La circolazione a Berlino.* — La *Zeitung des Vereins* dà le cifre seguenti relative alla circolazione in Berlino durante le feste della Pentecoste.

Queste cifre risultano da statistiche ufficiali.

L'*Allgemeine Aktiongesellschaft* (omnibus) ha trasportato, durante il primo giorno di festa, 69,467 persone, ed il secondo giorno 65,249. Per la *Neuen Berliner Gesellschaft* (omnibus), le cifre sono state di 49,128 e 47,800; la Compagnia *Reform* ha trasportato, da parte sua, 1966 persone il primo giorno e 2244 il secondo; infine, la *Berliner Compagnie* ha trasportato 1453 e 1454 persone. La frequentazione totale degli omnibus per i due giorni è stata di 238,791 persone.

Le linee di tramways (*Grosse Berliner Pferdeeisenbahn, Neue Berliner Pferdeeisenbhan* e *Charlottemburger Strassenbahn*) hanno assicurato il trasporto di 1,265,255 persone durante i due giorni di festa.

Per il tramway elettrico (Siemens e Halske), le cifre sono 75,919 persone; per i tramways a vapore 72,129 e per il Metropolitano e la ferrovia di cintura 750,519.

In totale si ha un movimento, nei due giorni, di 2,442,613 persone.

Durante le feste, le Compagnie d'omnibus hanno fatto circolare 341 vetture; i tramways a trazione decimale 2396; le tramvie a vapore 249 ed i tramways elettrici 146.

Ferrovie Russe. — In virtù di alcuni *ukases* dell'Imperatore al Ministro delle vie e comunicazioni, in data del 26, 29 maggio e 2 giugno sono state ordinate le seguenti espropriazioni:

1. Per la costruzione di una diramazione di ferrovia tra la stazione di Kolpakoro, delle ferrovie Sud-Est fino alla borgata di Pervozvanovka del distretto di Slavianoserbsk della provincia di Catherinoslaw;

2. Per la costruzione di una diramazione a scartamento ridotto tra la stazione d'Okhotchevka della sezione di Kiew-Voronége della ferrovia Mosca-Kiew-Voronége fino al villaggio di Kolpna del distretto di Maloarkhangelsk della provincia di Orel;

3. Per la costruzione delle linee: *a*) tra la città di Tuckum e quella di Windau; *b*) tra la borgata di Sokolniki fino alla stazione di Dno della ferrovia Mosca-Windau-Rybinsk; *c*) fra la stazione di Savelino della stessa linea e la città di Krasny-Kholm;

4. Per la costruzione di una ferrovia tra la città di Dankow e la città di Smolensk;

5. Per la costruzione di una diramazione tra la stadi Orekhovo della ferrovia Mosca-Nijni-Nowgorod fino al villaggio di Iliinsky Pogost del distretto di Bogorodskoé, provincia di Mosca;

6. Per la costruzione di una diramazione della linea attualmente in costruzione da Pétrovsk a Derbent, tra la città di Derbent e la stazione di Baladjera della ferrovia del Transcaucaso;

7. Per la costruzione di una diramazione della città di Koursk fino al ponte attraversante la Seym sulla sezione Koursk Kiew della ferrovia Mosca-Kiew-Voronége;

8. Per la costruzione di una trincea tra Soudak e Theodosia.

Ferrovia nell'Arabia. — Una Società inglese ha fatto istanza alla Sublime Porta per ottenere la concessione di una ferrovia che, traversando tutta la penisola arabica, unirà Porto Said a Bassorah, che è situata nel golfo Persico.

Su questa ferrovia la Società si propone di creare delle stazioni, diremo così, bibliche. La linea, staccandosi dalla prima stazione di El-Tor, s'innalzerà con una ferrovia dentata fino sul monte Sinai.

Una prima stazione, sarà costruita dove sorge la croce di pietra che eresse l'imperatrice Elena, madre di Costantino, nel luogo stesso dove Mosè ricevette, fra il fulgore dei lampi, le tavole della legge.

La seconda stazione sarebbe fabbricata davanti alla caverna in cui il profeta Elia, fuggendo davanti ai sacerdoti di Baal, visse molti giorni nelle veglie, nell'astinenza e nel digiuno.

In fine, ogni stazione sorgerebbe in un punto reso storico dalla Bibbia.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Tramway elettrico.* — In America, certo Patton, fa da circa un anno delle esperienze su un modo di trazione dei tramvai, che sembrerebbe a tutta prima assai complicato, ma che si giustifica ad un esame migliore.

Il sistema consisterebbe nell'azionare il tramvai con un motore alimentato da accumulatori, e questi caricare con una dinamo, mossa da un motore a petrolio.

Particolarità importante di un tale sistema è l'elasticità di cui è dotato, potendo il veicolo ugualmente camminare bene a grande velocità con poco carico o rimorchiare altre vetture con velocità minore. Senza contare che ogni veicolo è perfettamente autonomo nel suo funzionamento ed anche automatico nelle sue variazioni di velocità, perchè gli accumulatori interposti fra la generatrice ed il motore servono di polmone di riserva, al quale attingere energia nei casi in cui quella fornita dalla dinamo sarebbe insufficiente, e in cui versare il soprappiù quando avviene il contrario.

A Chicago, dove una di tali vetture è stata utilizzata dalla *Suburban Electric Railway Co.*, per la collocazione del filo di trolley, si è apprezzato l'economia del suo funzionamento e la facilità delle manovre.

Secondo quanto dice lo *Street Railway Journal* di Chicago, questa vettura sarebbe raccomandabile in tutte quelle linee aventi un traffico insufficiente a sostenere le spese d'una stazione centrale con rete aerea, come pure nelle linee molto lunghe e nelle quali corrono pochi veicoli o nel servizio notturno delle linee a cavi o a trolley, quando i motori della centrale si fermano.

Notizie Diverse

Transazioni di liti al Ministero dei Lavori Pubblici. — Il ministro Prinetti intende di riprendere quanto prima il lavoro, già molto avanzato, per la definizione, mediante transazione, di tutte le liti in corso fra l'Amministrazione e le Imprese costruttrici.

Alle Imprese che si mostrarono disposte od entrare in una via di conciliazione, il Ministro ha risposto che le transazioni non sono possibili se non per i lavori ultimati e debitamente collaudati Ciò per non preparare cogli atti di un amichevole componimento degli addentellati a nuovi litigi.

Società Lombarda per distribuzione di energia elettrica. — Da alcuni giorni sono cominciati i lavori per conto di detta Società presso Vizzola, per la costruzione del canale industriale che, derivando da Castelnovate, metterà a disposizione della plaga gallaratese ben 18,000 cavalli di forza motrice.

Il primo lotto fu aggiudicato alla Ditta fratelli Mazzoli di Varese; e quanto prima si riunirà il Consiglio di amministrazione per aggiudicare gli altri lotti.

I lavori potrebbero essere ultimati in meno di due anni, e cioè nei primi mesi del 1899.

Quest'opera importantissima è destinata a rendere preziosi servigi alla zona di Legnano, Busto Arsizio e Gallarate.

Uno scontro ferroviario vicino a Praga. — Giorni sono a Radolni, stazione distante 15 chilom. da Praga, avvenne uno scontro fra un treno locale proveniente da Praga con 900 gitanti ed un treno passeggieri proveniente da Pilsen

Siccome nella stazione si stava appunto manovrando con un treno merci, così il treno di piacere dovette uscire dalla stazione, e corse rischio di essere completamente frantumato dal treno di Pilsen. Solo in grazia della presenza di spirito del macchinista fu scongiurata una terribile catastrofe. Appena udito il segnale d'allarme, egli mise in movimento il suo treno, e così la violenza dell'urto venne alquanto diminuita. Nondimeno tre vagoni furono totalmente fracassati.

Nel primo momento si credette che tutti i passeggieri che vi si trovavano fossero rimasti schiacciati; invece solo quattro di loro riportarono ferite gravissime. Il numero dei feriti leggermente non venne peranco precisato.

I passeggieri vennero trasportati a Praga parte con un treno ausiliario alle 12 di notte, parte con treno speciale alle 2 di mattina.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Lavori diversi e forniture di materiale d'armamento, vedi *Informazioni* a pag.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Brescia (16 agosto, ore 12, fatali). — Appalto dei Lavori occorrenti per la costruzione del tratto della strada nazionale n. 17 del Tonale, compreso fra il torrente Cannone e l'abitato di Pontagna (m. 5382.27). Importo ridotto L. 225,528.91 (ribasso ottenuto L. 12 37 0[0).

Municipio di Ancona (16 agosto, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del Manicomio. Importo L. 827,817.87. Cauz. provv. L. 20,000. Fatali 23 agosto.

Municipio di Capannori (18 agosto, ore 10). — Appalto della costruzione di 25 pozzi tubolari sistema Horton. Importo L. 10,360. Cauz. L. 1400,

Municipio di Firenze (19 agosto, ore 11, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di fogne e muratura di lastrico in diverse strade e piazze del centro della città, non ancora sistemati. Importo ridotto L. 136,330.74 (ribasso 16.77 0[0 su L. 163,800).

Municipio di Fano (21 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo ospedale, non compresi i serramenti e soprapavimenti. Importo L. 105,514.71. Cauz. provv. L. 5000. Fatali 6 settembre, ore 12.

Prefettura di Ravenna (23 agosto, ore 10, unico e def.). — Appalto dei lavori di ricostruzione di un tratto di muro di sponda, parzialmente rovinata, a destra del canale Naviglio, prospiciente la Raffineria degli zolfi, di m. 51.60. Importo L. 27,500. Cauzione provv. L. 7500.

Prefettura di Campobasso (16 settembre, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento del primo tronco della strada provinciale n 41, compreso fra Campobasso e Castropignano. Importo L. 50,680.16. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali a stabilirsi.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest* (19 agosto). — Appalto dei lavori d'opere d'arte a difesa ed inghiaiamento di una sezione della strada ferrata da Comesti a Palanca. Importo fr. 1,650,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Costruzioni Navali — Venezia — (14 agosto, ore 12, fatali). — Trasformazione di tonn. 600 **ferro** e ferro omogeneo vecchio in tonn. 200 ferro nuovo. Importo ridotto L. 16,080 (ribasso 33 0[0 su L. 24,000).

R. Fonderia — Torino — (20 agosto). — Fornitura di kg. 2500 di **olio** d'oliva ordinario a L. 1.20. Cauzione L. 3000. Consegna a giorni 40.

— (23 agosto, ore 9, unico e def.). — Fornitura di kg. 12,000 di **rame** in filo sagomato a L. 2.10 il chilogramma. Cauz. L. 2520. Consegna in giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Luglio 31	Agosto 7
Azioni Ferrovie Biella		L. 508	508
» » Mediterranee		» 533	533
» » Meridionali		» 700	703.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)		» 385	385
» » » (2ª »)		» 357	357
» » Secondarie Sarde		» 276	278
» » Sicule		» 608	611
Buoni Ferrovie Meridionali		» 537.50	537.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	L. 300	304
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 325	337
» »	Gottardo 4 %	» 101	101
» »	Mediterranee 4 0[0	» 508.50	507.50
» »	Meridionali	» 320	323.50
» »	Meridionali Austriache	» 403.50	404.50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 313	313
	» 2ª emiss. »	297.50	301
» »	Pontebba	» 471.50	476.50
» »	Sarde, serie *A*	» 307	307
» »	» serie *B*	» 310	300
» »	» 1879	» 310	307
» »	Savona	» 330	325
» »	Secondarie Sarde	» 452	453.50
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 488	488
» »	Tirreno	» 483	480
» »	Vittorio Emanuele	» 337	340

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 21 al 31 Luglio 1897.* — 3ª *Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4418	+ 190	1101	1291	— 190
Media	4608	4413	+ 195	1101	1291	— 190
Viaggiatori	1,503,853 17	1,469,644 00	+ 34,209 17	69,050 47	97,536 40	— 28,485 93
Bagagli e cani	71,065 88	71,643 76	— 577 88	1,635 78	3,161 54	— 1,525 76
Merci a G.V. e P.V. acc.	332,289 71	328,491 07	+ 3,798 64	12,552 24	13,475 12	— 922 88
Merci a P. V.	1,624,204 21	1,594,973 07	+ 29,231 14	58,734 56	73,569 57	— 14,835 01
TOTALE	3,531,412 97	3,464,751 90	+ 66,661 07	141,973 05	187,742 63	— 45,769 58
Prodotti dal 1º al 31 Luglio 1897.						
Viaggiatori	2 242,869 81	4,131,777 05	+ 111,092 76	194,814 33	273,800 89	— 78,986 56
Bagagli e cani	206,702 28	200,445 40	+ 6,256 88	4,757 83	8,836 45	— 4,078 62
Merci a G.V. e P.V. acc.	962,169 33	976,637 19	— 14,467 86	36,345 93	40,059 51	— 3,713 58
Merci a P. V.	4,629,296 64	4,665,379 91	— 36,083 27	167,404 87	215,557 42	— 48,152 55
TOTALE	10,041,038 06	9,974,239 55	+ 66,798 51	403,322 96	538,254 27	— 134,931 31
Prodotto per chilometro.						
della decade	766 37	784 24	— 17 87	128 95	145 42	— 16 47
riassuntivo	2,179 04	2,260 19	— 81 15	366 32	416 93	— 50 61

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 20ª Decade — dall'11 al 20 Luglio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	1,183,703.70	55,741.10	281,138.23	1,035,535.02	11,789.60	2,567,907.65	4,248
1896	1,146,027.72	52,733.27	281,898.53	988,895.05	12,854.46	2,482,409.03	
Differenze nel 1897	+ 37,675.98	+ 3,007.83	— 760.30	+ 46,639.97	— 1,064.86	+ 85,498.62	
PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.							
1897	20,170,263.36	1,034,067.51	6,134,680.82	24,476,999.58	206,653.39	52,022,664.96	4,248
1896	19,365,192.33	1,022,261.22	5,814,155.16	21,900,295.61	237,580,39	48,339,484.71	
Differenze nel 1897	+ 805,071.33	+ 11,806 29	+ 320,525.66	+ 2,576,703.97	— 30,927.00	+ 3,683,180.25	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	84,772.12	2,318.30	42,161.57	123,909.79	1,370.95	254,532.73	1,377
1896	83,119.10	2,389.07	21,766.10	80,348.52	1,453.65	189,076.44	
Differenze nel 1897	+ 1,653 02	— 70.77	+ 20,395.47	+ 43,561.27	— 82.70	+ 65,456.29	
PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.							
1897	1,327,427.76	30,812.96	498,588.22	2,280,428.88	24,934.36	4,162,192.18	1,377
1896	1,267,472.92	29,760.26	432,001.57	1,914,397.83	28,701.50	3,672,334.08	
Differenze nel 1897	+ 59,954.84	+ 1,052.70	+ 66,586.65	+ 366,031.05	— 3,767.14	+ 489,858.10	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
501.76	474.93	+ 26.83	10,009.17	9,265.53	+ 743.64

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI GIUGNO 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	14,322.70	36,666.05	26,742.40	25,670.26	3,255.35	2,155.25	649.15	12,148.00	—
Piccola Velocità.	467.20	10,603.05	14,155.75	25,587.11	410.70	—	95.65	4,879.60	9,682.25
TOTALI	14,789.90	47,269.10	40,898.25	51,258.37	3,666.05	2,155.25	744.80	17,027.60	9,682.25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

36ª Decade — Dal 21 al 30 Giugno 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	101,943.00	2,296.00	16,170.00	110,782.00	5,835.00	237,026.00	616.00	385.00
1896	86,288.00	2,314.00	8,737.00	68,179.00	615.00	166,133.00	616.00	270.00
Differenze nel **1897**	+ 15,655.00	— 18.00	+ 7,433.00	+ 42,603.00	+ 5,220.00	+ 70,893.00	»	+ 115.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 30 GIUGNO 1897.								
1896-97	3,202,677.00	69,805.00	359,208.00	4,415,006.00	52,226.00	8,098,922.00	616.00	13,148.00
1895-96	3,209,222.00	72,149.00	353,498.00	4,110,202.00	48,670.00	7,793,741.00	616.00	12,652.00
Differenze nel **1897**	— 6,545.00	— 2,344.00	+ 5,710.00	+ 304,804.00	+ 3,556.00	+ 305,181.00	»	+ 496.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	38,581.00	941.00	3,507.00	18.475.00	6,957.00	68,461.00	484.00	141.00
1896	34,909.00	1,282.00	3,785.00	21,977.00	57.00	62,010.00	484.00	128.00
Differenze nel **1897**	+ 3,672.00	— 341.00	— 278.00	— 3,502.00	+ 6,900.00	+ 6,451.00	»	+ 13.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 30 GIUGNO 1897.								
1896-97	1,212,654.00	22,460.00	99,611.00	888,289.00	15,786.00	2,238,800.00	484.00	4,626.00
1895-96	1,207,737.00	21,402.00	93,494.00	744,670.00	8,838.00	2,076,141.00	484.00	4,290.00
Differenze nel **1897**	+ 4,917.00	+ 1,058.00	+ 6,117.00	+ 143,619.00	+ 6,948.00	+ 162,659.00	»	+ 336.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	7,408.00	323.00	231.00	1,362.00	»	9,324.00	23.00	405.00
1896	4,725.00	638.00	318.00	2,709.00	»	8,390.00	23.00	365.00
Differenze nel **1897**	+ 2,683.00	— 315.00	— 87.00	— 1,347.00	»	+ 934.00	»	+ 40.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1896 AL 30 GIUGNO 1897.								
1896-97	116,809.00	4,449.00	9,246.00	26,366.00	55.00	156,925.00	23.00	6,823.00
1895-96	113,679.00	5,250.00	8,450.00	20,159.00	55.00	147,593.00	23.00	6,417.00
Differenze nel **1897**	+ 3,130.00	— 801.00	+ 796.00	+ 6,207.00	»	+ 9,332.00	»	+ 406.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 65	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE	1ª e 2ª CLASSE (Via Folkestone)	1ª e 2ª CLASSE (*)	1ª e 2ª CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1ª e 2ª classe		1ª e 2ª classe	1a cl.	1ª 2ª cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1ª 2ª cl.	
Torino Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	»		»	—	6 10 p.	
Torino Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1ª e 2ª CLASSE	1ª e 2ª CLASSE		1ª e 2ª CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	*Pranzo*	
	(A) 1ª, 2ª classe	1ª 2ª cl. (Via Folkestone)	1ª 2ª cl.	(**) 1ª, 2ª, 3	
Paris-Nord Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.		3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3ª classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2ª classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1ª classe ed una vettura di 2ª classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino	OFFICINE
Via Venti Settembre, N. 40	in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ POMPE WORTHINGTON

MILANO - FOGGIA - NAPOLI

Cataloghi illustrati gratis dietro richiesta

Prezzi e preventivi forniti dietro indicazioni necessarie

POMPE ad azione diretta per alimentazione Caldaie ed usi diversi

Ernesto Reinach - Milano

OLII LUBRIFICANTI — E. REINACH MILANO

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

Ing. M. BONELLI

LA CONCIMAZIONE RAZIONALE
dedotta dai risultati sperimentali

Tomo Primo: Gli Elementi della Fertilità. Un vol. in-12° di circa 200 pag. e tabelle.
Tomo Secondo: Le Piante e il Suolo. 1 vol. in-12° di circa 450 pag. con figure grafiche.
Prezzo dei due volumi L. **8.**

TITO POGGI

I PRINCIPII FONDAMENTALI
DELLA
CONCIMAZIONE
e la coltivazione cosidetta siderale

Seconda edizione interamente rifatta
Un vol. in-12°, 1897. L. **1.25.**

CHARLES SÉE

AIDE-MÉMOIRE DE POCHE
DE
L'ARCHITECTE
ET DE
l'Ingénieur Constructeur
pour le calcul des constructions

Un vol. in-12° avec 82 fig., 1897, relié. L. **5.**

A. MINET, Ingénieur

L'ALUMINIUM

Deuxième Partie:
Applications - Alliages nouveaux.
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte. L. **5.**

Première Partie: *Fabrication - Emploi.*
1 vol in-12° avec fig. dans le texte, 1896. L. **5.**

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 14 Agosto 1897 NUM. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA FERROVIA DA CUNEO AL MARE

Come e quando potrà essere compiuta.

Dal nostro corrispondente, l'egregio ingegnere Edoardo Pini, riceviamo il seguente articolo sulla importante questione del tracciato della ferrovia da Cuneo al Mare, che vivamente interessa specialmente il Piemonte e Torino, trattandosi di una linea destinata a riattivare il transito di forestieri e di merci dalla Francia, diminuito dopo l'apertura del Gottardo e la guerra di tariffe.

Richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori sopra quest'articolo, dettato con molta competenza.

Con vivo piacere abbiamo letto nelle *Informazioni particolari del Monitore* che il Regio Governo deferirà presto ad una speciale Commissione tecnica lo studio per la scelta del tracciato più economico del tronco *Vievola-Tenda* della linea *Cuneo-Ventimiglia*. Questo significa intanto che si vuol fare un altro passo in avanti nella prosecuzione di questa importante arteria internazionale e che si son lasciati da banda certi gretti propositi, i quali, secondo voci corse e non infondate, tendevano a mandar alle calende greche il compimento della linea. Per questa, come per le pochissime altre residue da compiersi per opera diretta od indiretta dello Stato in forza della Legge 1879, sarebbe infatti enorme ingiustizia e dannosa grettezza negare i mezzi necessari per condurle a fine, solo per il vano pretesto che *non vi sono fondi a disposizione* e per la disgrazia che furono delle ultime ad essere iniziate. Sta bene che, davanti all'onerosa liquidazione degli impegni ferroviari, lo Stato si rifiuti di assumere altri impegni per nuove linee, oltre quelle promosse dalla privata iniziativa coi soliti sussidii chilometrici (i quali poi rappresentano appena la restituzione delle imposte). Sta bene che alle spese per il compimento e liquidazione delle linee finite o quasi vogliasi provvedere coi mezzi ordinari di bilancio senza accendere nuovi debiti; oppure si concedano i residui tronchi da costruire alle Società Ferroviarie con speciali Convenzioni, come ora s'è fatto per quelli da *Balsorano* ad *Avezzano*, da *Cantalupo del Sannio* a *Carpinone* e da *Capezzano* a *Salerno*. Ma quello che assolutamente non si può ammettere è la brutale sospensione a metà ed oltre di linee prescritte e garantite da ripetute leggi; senza che questo porti economie vistose in bilancio e faccia ricuperare i due miliardi ed oltre spesi nell'ultimo ventennio.

Certo meglio sarebbe stato non prender alla leggera e senza serii studi tanti e gravi impegni per troppe linee, non tutte utili, e quantomeno affidarne fin da principio l'esecuzione (come si fece coi 1200 km., della Legge 1888) per intero all'industria privata, assai più cauta ed esperta, sollevando lo Stato da qualsiasi alea onerosa e ripartendo il carico d'ammortamento sopra almeno 50 o 60 esercizi. Ma, ripetiamo, la folle prodigalità del passato non giustifica affatto la illegale e dannosa tirchieria del presente, come il risparmio di pochi quattrini non fa ricuperare ad uno scialacquatore i milioni gettati al vento. Ormai ben poche sono le linee della Legge 1879 da portare a termine (*Casarsa-Gemona, Bologna-Verona, Fabriano-Sant'Arcangelo, Aulla-Lucca*), oltre la nostra in questione, e non mancano espedienti per farlo, fissando per ciò una modicissima cifra per almeno un decennio, senza far il minimo storno dagli altri capitoli del bilancio dei Lavori Pubblici. E per quanto modesto nei primi tempi, il reddito di siffatte linee non si svolge per intero se non alla loro fine, mentre l'esercizio di tronchi mozzati rappresenta una perdita ancor maggiore.

Per la *Cuneo-Ventimiglia* poi non dovrebbe porsi indugio alcuno al suo compimento, ora che sono vinte le gravi difficoltà pel traforo del Colle di Tenda (il che ebbimo il piacere di constatare nella nostra recente visita alla stessa il 23, 24 p. p. luglio), il quale sarà compiuto nell'entrante anno. Preme dunque portar la linea intanto da Vievola alla frontiera francese presso San Dalmazzo di Tenda; ma qui è necessario non compromettere le sorti e l'esercizio della linea stessa con ripieghi di economia fallace, che si risolverebbero in perdita e danno immancabili. Questo diciamo a proposito del tracciato, più breve ed economico, a *cremagliera*, proposto e caldeggiato tempo fa da qualche tecnico, per risparmiar pochi milioni su quel tratto e qualcosa nel suo esercizio. Ma è chiaro che la *cremagliera Abt*, ottima del pari che la *Riggenbach* ed analoghe per linee speciali

di montagna a forti pendenze e d'interesse touristico esclusivo, è da scartare affatto per qualsiasi ferrovia ordinaria, anche di secondo ordine, che debba *tutto l'anno* rispondere alle esigenze di servizio continuo d'indole commerciale. Tanto è vero che nella Svizzera, maestra in siffatti lavori, tutte le linee a dentiera sono chiuse nell'inverno, compresa pure la tratta da *Meiringen* a *Giswyl*, a cremagliera, dell'importante linea del *Brünig*, mentre per l'altra linea da *Landquart* a *Davos Plaz* nei Grigioni non si adottò nessun organo speciale oltre l'aderenza solita alle rotaie, malgrado vi siano pendenze del 55 p. 1000, vinte benissimo senza dentiera. E questo allo scopo precipuo di non interrompere il servizio nell'inverno, durante il quale *Davos Plaz* e *Klosters* sono affollate di migliaia di ammalati di petto per la cura nei numerosi e splendidi stabilimenti che colà sorgono.

Non diversa dev'essere la condizione della *Cuneo-Nizza*, poichè quivi pure si avrà un fortissimo passaggio di valetudinari e di touristi per diporto proprio nei mesi da ottobre ad aprile, quando sarebbe reso impossibile il servizio con dentiera in tutta o qualsiasi parte di detta linea montana per eccellenza ed esposta a nevicate, valanghe e burrasche fortissime. Se si vuole che questa numerosa clientela, tutta assai ricca, la quale dal Nord e Nord-Est della Europa passa per la nostra rete, andando e venendo da Nizza, Mentone, Cannes e dintorni, transiti almeno una volta su due per la nuova linea per Cuneo e Torino, con evidente vantaggio pel commercio di questa città, bisogna predisporre sulla stessa un servizio non meno comodo, rapido e sicuro, senza interruzioni, di quello che già trova ai Giovi, al Gottardo, alla Pontebba. Il che è *assolutamente impossibile con locomotive e carrozze a ruote dentate, in tempo di neve e geli*; a meno che non si voglia coprire con galleria continua tutta la discesa, circa 10-12 chilometri, da *Vievola* a *Tenda*, e tener sempre netta la linea dal gelo, nel qual caso addio economia di costruzione e d'esercizio! Sarebbe, come argutamente dicono i Veneziani, *pezo el tacon del buso!*

Dunque, se non si vuol guastare irremissibilmente l'importante linea, si deve scartare qualsiasi artifizio di tal genere, come a ragione furono scartati al Sempione tutti i progetti di linee speciali, quali il Fell, l'Agudio, il Cail e, recentemente, il Chappuis-Masson; miglior partito è non far nulla pel momento ed aspettare che maturi e venga l'ora propizia a far le cose a dovere, coi metodi normali d'un buon esercizio regolare di primo ordine.

Vi è un punto però in cui si può e si deve fare un'economia fortissima, di almeno 60-80 milioni (ascolti bene, on. Prinetti), senza guastare la linea. Questa, fin dai primi tempi che se ne parlò, doveva essere la *Cuneo-Nizza*, seguendo appunto l'andamento della via postale per *Tenda*, *Sospello* e *Scarena*, restando dopo *Fontana* in territorio dell'antica Contea di Nizza, che è francese dopo il 1860. È il percorso più breve, più logico e tradizionale, non esigendo che due gallerie di mediocre importanza, sotto i colli di *Brouis* e di *Braus* (sui quali sale e scende la strada postale), per passare dalla valle della *Roja* a quella del suo affluente la *Bévera* e da questa a quella del *Paillon*, il grosso torrente che sbocca in mare proprio sotto la gran piazza Massena ed il *quai* di Nizza.

Mai non si sarebbe dovuto parlare di altro tracciato qualsiasi, sempre molto più lungo e dispendioso del precedente, il quale è preferito anche da Nizza e dai Dipartimenti francesi del littorale, interessati alla nuova linea. La quale, non lo si dimentichi, riempie una vasta lacuna di oltre 250 km. sullo spartiacque Alpi-Appennino senza ferrovie, cioè dal Moncenisio alla Torino-Savona per il colle di Cadibona. La politica incompetente, sotto forma d'ingerenze parlamentari, nonchè fallaci pregiudizi di militari cautele, fecero storpiare nel 1879 il tracciato normale *Cuneo-Nizza* in quello impossibile, viziato, lungo e costosissimo di *Cuneo-Ventimiglia*, col bel risultato di farci spendere 100 milioni di più, se saremo tanto grulli a spenderli. Perchè poi, non volendosi neppure da *Tenda* a *Ventimiglia* seguire almeno la via naturale della Valle della *Roja*, perchè questa corre in terreno francese pei 17 chilometri da *Fontana* a *Breglio*, si arrivò alla mirabolante idea di torcere il tracciato ad Est della frontiera, *per conservarlo tutto in territorio italiano* (bel guadagno!), facendolo passare con altri *tunnels* grandiosi dalla Valle della *Roja* a quella dell'*Argentiera* e da questa a quella del *Nervia!*

Presto fatto, alla Camera, con una matita segnare una ferrovia sulla carta geografica; il guaio è che la cosa non si sbriga con altrettanta facilità sul terreno!

Nè vale accampare in difesa di questa disastrosa storpiatura le ragioni d'interesse militare, poichè intanto noi oltre le Alpi di Tenda abbiamo già il vantaggio di possedere tutti i Corsi superiori della *Vesubia*, della *Tinea*, della *Roja* ed abbiamo le difese sviluppate in alto, sulle Alpi stesse, non certo giù in fondo alle valli ed agli imbuti di Tenda e San Dalmazzo, destituiti d'ogni importanza strategica. Per l'egual ragione, nessuna opera militare ha la Francia giù in basso tra Fontana, Saorgio (le antiche fortificazioni piemontesi sono in rovina), Sospello e Scarena, le sue difese sviluppandosi tutte sull'alto dello sperone che dalle *Mille Forche* (circa 2000 metri) si svolge sino al mare tra le Valli della *Roja*, del *Paillon* e del *Varo*. Noi abbiamo fatto della *Cuneo Nizza* la nostra parte, ed anche troppo, quando saremo arrivati alla frontiera di *Fontana;* sarà allora, anzi, ora stesso, il caso di aprire amichevoli trattative di buon vicinato colla Francia, perchè assuma la parte che le spetta da *Fontana* a Nizza; il che crediamo farà di buon grado o la P.-L.-M., o l'altra Società (meglio la prima, assai più poderosa) del Sud-Est francese. Nè vale la ridicola scusa che, con tale tronco da Nizza al nostro confine, la Francia viene ad avere una linea di suo comodo per scopi militari: se a ciò fosse realmente utile, essa lo avrebbe da tempo già fatto in casa sua, senza cercare il nostro permesso, come fece tante altre linee militari sulla frontiera Sud-Est; se oggi si ricredesse, lo farebbe tosto. Ma la Francia non ha mai fatto e non lo farà mai per tale scopo soltanto (per quanto gelosissima per le sue difese militari, in cui profuse miliardi) questo tratto da Nizza a *Fontana*, appunto perchè destituito di ogni importanza militare in causa della sua bassa giacitura; mentre ne avrà invece una assai grande economica e commerciale, compiendosi col medesimo la diretta Nizza-Torino.

Tornando all'antico adunque, vi è tutta la probabilità di veder compiuta tra qualche anno, di buon accordo tra i due Stati vicini, questa utilissima arteria col tracciato più breve, logico ed economico. In caso contrario il Piemonte dovrà aspettare un bel pezzo prima di vederla finita, dopo avere per essa subiti non lievi sacrifici; poichè ci vorrebbe un bel coraggio a chiedere alla Camera ed al Paese quasi cento milioni, per storpiare, allungare e rovinare una linea, che altri può e deve fare senza nostro ulteriore sacrificio!

Noi, e chiunque abbia fior di senno, al posto di tutti gli on. Prinetti presenti e futuri, diremmo di *no*, senza misericordia, di fronte ad una pretesa così fuor di luogo, la quale solleverebbe poi le esigenze logiche per altre linee, che attendono la fine e per le quali tutte insieme bastano i milioni che si sciuperebbero nella *Cuneo-Ventimiglia*. Per noi la soluzione di questa è limpida e semplice quanto mai; il nostro Governo ha il dovere e l'interesse di portar la linea finita a *S. Dalmazzo di Tenda* in quel punto della frontiera che sarà concordato colla Francia; questa pensi a far il resto sino a Nizza in casa e per conto ed interesse proprio. La linea compiuta avrà *esclusivamente carattere commerciale*, sopratutto per trasporto di passeggieri, non importando che passi per zone soggette a difese militari sulle parti superiori ad essa. Non è forse lo stesso caso per il Fréjus, per il Brennero, per il Gottardo stesso, per tante e tante linee internazionali fuori d'Italia? Ridicoli quindi i timori, ingiuste e futili le imposizioni, che si volessero accampare di qua e di là del confine per ubbie pseudo-strategiche; a Tenda, come altrove, i treni correranno sulle rotaie per conto loro e del pubblico, mentre i

militari e, pur troppo, anche i doganieri, faranno il loro mestiere, gli uni senza preoccuparsi degli altri.

Se gli uomini politici, le rappresentanze amministrative e commerciali del Piemonte ci tengono a veder sollecitamente aperto l'utilissimo sfogo della *Cuneo-Nizza*, meditino bene quanto sopra abbiamo esposto: in caso contrario, se aspettano la *Cuneo-Ventimiglia*, siano certi che aspetteranno ancora molti e molti lustri, rendendo vani i gravissimi sagrifici fatti per dischiudere la *Cuneo-Tenda*, monca per colpa di falso *chauvinisme. Quod Deus avertat!*

Ing. E. Pini.

IL COMMERCIO ITALIANO D'IMPORTAZIONE E D'ESPORTAZIONE

NEL 1° SEMESTRE 1897

Nel numero precedente abbiamo esposto i risultati complessivi del nostro commercio con l'estero dedotto dalla Relazione statistica pubblicata dal Ministero delle Finanze. Crediamo opportuno riferire ancora alcuni risultati particolari per categorie di merci importate ed esportate.

Le merci importate ed esportate sono divise in quattro grandi categorie: I. Materie necessarie all'industria, greggie; II. Materie necessarie all'industria, lavorate; III. Prodotti fabbricati; IV. Generi alimentari.

Ecco ora, secondo queste categorie, diviso l'ammontare complessivo delle importazioni e delle esportazioni.

Importazioni.		
I. Materie greggie	242,834,000	+ 15,786,000
II. » lavorate	124,425,000	+ 24,874,000
III. Prodotti fabbricati	120,983,000	+ 4,129,000
IV. Generi alimentari	92,077,000	— 44,140,000
	580,319,000	+ 649,000
Esportazioni.		
I. Materie greggie	103,030,000	+ 8,556,000
II. » lavorate	163,242,000	+ 8,451,000
III. Prodotti fabbricati	120,740,000	+ 34,429,000
IV. Generi alimentari	167,099,000	+ 7,847,000
	554,111,000	+ 59,283,000

Nello scorso semestre, il nostro paese ha dovuto domandare all'estero 367 milioni di materie necessarie alle sue industrie, di cui circa due terzi greggie, e un terzo semigreggie. Non ha avuto bisogno, per contro, che di 121 milioni di prodotti fabbricati e di 92 milioni di generi alimentari. Questi ultimi hanno raggiunto i due terzi circa della somma importata l'anno precedente, essendo stati richiesti all'estero 42 1/2 milioni in meno di frumento, e 7 1/2 milioni anche in meno di altre granaglie e legumi secchi.

S'intende, infatti, che la quantità dei generi alimentari di cui il paese ha bisogno dall'estero sta in relazione con l'esito de' suoi raccolti agricoli.

La posizione commerciale del nostro paese rimpetto all'estero è dunque abbastanza favorevole, poichè è assai minore la quantità di prodotti fabbricati che esso ha bisogno di prender da fuori, che non quella delle materie che servono ad alimentare le sue industrie.

Quanto ai generi alimentari, può sembrar soverchia anche la somma di 92 milioni che abbiamo dovuto domandare all'estero durante il semestre passato, tanto più se si considera che, a comporre questa somma, il grano e le altre granaglie, non ostante l'abbondante raccolto paesano, sono entrate per oltre a 37 milioni, mentre il nostro paese, adottando mezzi agricoli più progrediti, potrebbe bastare alla sua alimentazione e rendere proficua una cultura, quella dei cereali, dalla quale, non ostante il ribasso dei prezzi, altri paesi ritraggono notevoli vantaggi.

Ma conviene considerare che, data la natura di una parte del nostro suolo, altre culture possono essere più adatte, e che sarebbe utile che fossero introdotte.

Ad ogni modo, nella somma di 55 milioni, che rimane togliendo il valore dei cereali importati da quello di tutti i generi di alimentazione domandati all'estero, entrano in molta parte generi che il nostro suolo non può produrre, o che non produce per ora, o che almeno non produce in quantità sufficiente. Così il caffè rappresenta L. 14,200,000; lo zucchero L. 10,600,000, il cacao e la cioccolata lire 1,000,000, le droghe diverse L. 900,000, le frutta esotiche L. 900,000, i pesci L. 9,600,000.

Troviamo, per altro, L. 4,200,000 di vini importati dall'estero, L. 1,500,000 di olio d'oliva, L. 700,000 di spirito, L. 800,000 di animali bovini, L. 3,700,000 di formaggio, L. 500,000 di grasso di maiale, di cui evidentemente potremmo fare a meno, quando nel nostro paese si sapesse produrre colla stessa perfezione, segnatamente rispetto ai vini, o allo stesso buon mercato che all'estero, come per altri generi. Ad ogni modo però, come vedremo poi esaminando il movimento dell'esportazione, è senza confronto maggiore l'importo di questi stessi generi che noi mandiamo all'estero.

Rispetto ai prodotti fabbricati, segniamo qui sotto quelli di cui abbiamo nel passato semestre importato per un milione di lire o più.

Le cifre rappresentano milioni e migliaia di lire:

Petrolio	4,976	+ 112
Alcaloidi	1,346	— 58
Colori e vernici	7,292	+ 1,007
Manuf. canapa, lino, juta	1,980	— 430
» cotone	8,769	— 594
» lana	13,082	— 79
» seta	9,894	— 1,162
Mobili, ecc.	1,034	+ 114
Stampe, litografie, ecc.	1,557	+ 55
Ferro e acciaio 2ª fabbr.	4,227	+ 575
Rame, ottone, bronzo lavorato	3,127	+ 875
Macchine e parti	17,912	— 960
Strumenti, ottica, fisica	4,581	+ 864
Lavori oro e argento	3,162	— 1,878
Orologi	1,876	— 377
Fornimenti d'orologi	1,258	+ 19
Pietre preziose lavorate	5,221	+ 3,713
Vetri e cristalli	1,581	+ 148
Avorio, madreperla, tartaruga	1,918	+ 178
Mercerie	3,123	— 119
Gomma elastica lavorata	1,349	+ 55

Ecco ora le principali materie necessarie all'industria, lavorate, che entrarono nel Regno durante i primi 6 mesi dell'anno in corso:

Olii in generale	3,095	+ 745
Prodotti chimici	25,397	+ 3,628
Filati, lino, canapa, juta	5,759	+ 116
Lane tinte, cardate, ecc.	7,744	+ 1,240
Filati di lana.	2,698	+ 204
Seta tratta greggia	32,468	+ 10,677
Seta tratta tinta	6,099	— 642
Pasta di legno	2,432	+ 119
Pelli preparate	5,655	+ 958
Ghisa in pani	7,047	+ 3,008
Ferro e acciaio battuto, ecc.	2,395	— 47
» » in lamine	2,332	+ 1,071
Rame, ottone, bronzo	4,735	+ 1,654
Nichelio e leghe	1,101	+ 812
Stagno in pani e fogli	1,065	— 217
Zinco » »	1,543	+ 222
Fecole	1,883	+ 100
Olio di palma e cocco	1,449	+ 679
Grassi	4,220	+ 479

Infine, segniamo qui sotto le principali materie, greggie, necessarie alle industrie importate nello stesso periodo di tempo:

Tabacco in foglie	8,224	+	1,493
Gomme e resine	1,766	+	373
Legni e radiche per tinta	3,682	+	1,209
Indaco, cocciniglia, ecc.	4,216	+	645
Canapa, lino, juta	3,908	—	878
Cotone greggio	71,377	+	2,972
Lane naturali	8,626	+	900
Pelo greggio	1,724	+	271
Bozzoli	9,546	+	3,966
Legna da fuoco	1,065	+	184
Legna da costruzione	17,111	+	2,102
Pelli crude	18,284	+	510
Minerali metallici	2,447	+	555
Rottami ferro, ghisa, ecc.	4,470	—	1,681
Pietre, terre, gessi, ecc.	2,235	—	307
Carbon fossile	46,994	+	1,169
Semi oleosi	6,208	—	732
Semi non oleosi	1,116	—	333
Animali equini	14,830	+	3,374
Concime	3,333	—	18
Gomma elastica greggia	3,142	+	1,654

A compier l'esame del commercio con l'estero durante il passato semestre, ci rimane a considerare il movimento dell'esportazione.

Essa è andata divisa, come accenniamo sopra, nel modo seguente:

Materiale per le ind. greggie	103,029,000	+	8,556,000
Id., id., lavorate	163,242,000	+	8,451,000
Prodotti fabbricati	120,741,000	+	34,429,000
Generi alimentari	167,099,000	+	7,847,000
	554,111,000	+	59,283,000

Prima di scendere a maggiori particolarità, si vede che l'esportazione dei prodotti fabbricati ha preso un grande sviluppo, corrispondendo alla maggiore importazione di materie prime, che si è già veduta.

In quanto ai generi alimentari, che sono per la massima parte i prodotti del nostro suolo e delle industrie agricole, essi vanno guadagnando nella vendita fuori del paese, ma meno largamente di quanto si potrebbe e dovrebbe attendere.

Noi non crediamo, come altri afferma, che le industrie in Italia vivano una vita artificiale, e che la sua produzione e il suo commercio dovrebbero poggiare sopratutto sull'agricoltura e sulle industrie affini.

Coi mezzi di trasporto rapidi ed economici che si hanno, ormai le distanze rispetto alle origini delle materie prime quasi scompaiono, ed altre circostanze possono offrire larghi compensi.

Ad esempio, il minor costo della mano d'opera in Italia può ben compensare il maggior costo del carbone e di altre materie necessarie alle nostre industrie. Di più, l'Italia è fornita di forze idrauliche potenti, le quali potranno essere rese utili dall'applicazione dell'elettricità a distanza.

Perciò i progressi ottenuti nel campo industriale sono reali, e riusciranno durevoli, ed altri potranno essere conseguiti che recheranno grandi benefici alla nostra economia. Si può obbiettare che talune delle nostre industrie vive per la protezione doganale che le è accordata; ma ormai il protezionismo è il regime che vige in tutta Europa, si può dire, e sarebbe soverchio pretendere che le nostre giovani industrie potessero vivere senza alcuna protezione, in mezzo alle alte muraglie doganali elevate da pressochè tutti gli altri Stati.

Per altro, l'agricoltura e le sue industrie affini, potrebbero essere pel nostro Paese fonte di assai maggior ricchezza che ora non sieno, se dessero prodotti più perfezionati, i quali potessero reggere nella concorrenza con quelli stranieri, o aprirsi fuori del Paese quella via che ora trovano chiusa o per non aver raggiunto il grado di perfezione voluta, o per non essere sicuramente conservabili.

Vi è ancora adunque, nel campo dell'agricoltura sopra tutto, un lungo cammino da percorrere e larghi progressi da ottenere per isviluppare la nostra produzione, in guisa che essa possa dare al commercio con l'estero quell'alimento di cui è certamente suscettibile.

Tuttavia non si può disconoscere che l'esportazione dei prodotti agricoli e delle industrie affini sia di già importantissima, poichè nell'importo di 167 milioni di lire, sorpassa quello di tutte le altre specie di esportazione. E conviene poi desiderare che la produzione serica, della quale, nel passato semestre, circa 140 milioni di lire sono strati mandati all'estero, trae essa pure origine dalle nostre campagne.

Vediamo ora qualche particolarità rispetto alle varie categorie di esportazione.

Nelle materie necessarie all'industria, greggie, le principali esportazioni cadono sulle merci che seguono, avvertendo che le cifre esprimono milioni e migliaia di lire:

Tartaro	9,308	+	1,091
Erbe mediche	1,213	+	89
Legni radiche per tinte e concia	2,203	—	163
Canapa greggia	26,366	+	8,913
Lane naturali e cascami	1,564	+	2,115
Bozzoli	1,845	+	122
Cascami seta greggi	5,127	—	1,714
Seme bachi	612	+	251
Legno comune	1,534	+	2
Radiche per spazzole	2,335	—	177
Pelli crude	8,238	—	666
Minerale ferro	2,278	+	790
Minerale di zinco	5,586	+	633
Altri minerali	1,474	+	1,105
Marmo greggio	2,411	—	62
Pietre, terre e gessi	881	+	152
Zolfo	15,104	—	644
Semi	1,271	—	148
Foraggi	2,089	+	355
Capelli non lavorati	994	+	184
Corallo greggio	625	+	276

Ecco ora, fra le materie necessarie alle industrie lavorate, quelle che alimentano specialmente la nostra esportazione:

Essenze	6,053	+	1,137
Acidi	1,108	—	321
Prodotti chimici diversi	1,334	+	348
Sughi	2,581	+	54
Legni per tinta e concia macerati	4,030	+	1,176
Canapa, lino, juta pettinata	1,587	—	560
Filati lino, canapa, ecc.	2,321	—	647
» cotone	2,726	+	1,468
Seta tratta	123,889	+	5,545
Cascami seta pettinata	5,458	—	296
Carbone legna	1,250	—	301
Treccie paglia	3,613	+	432
Pelli preparate	2,177	+	41
Argento greggio	2,015	+	451

In questa categoria spicca la seta, la quale rappresenta la principalissima nostra esportazione. Perciò si comprende quale importanza abbia per la nostra economia lo stato, ora abbastanza critico, di questa nostra produzione.

La lista dei prodotti fabbricati che si esportano dal nostro Paese è molto lunga.

Accenneremo qui sotto ai principali.

Tabacco lavorato	1,969	+	975
Fiammiferi	1,424	+	120
Profumerie	1,196	+	72
Cordami	1,828	+	171
Manufatti canapa, lino	2,589	+	1,050
» cotone	11,571	+	1,644
» lana	2,180	+	722
» seta	16,419	+	852
Botti	1,642	+	652
Mobili	4,207	+	23

Bastimenti galleggianti	17,879	+17,675
Cappelli di paglia	1,701	— 956
Carta	2,544	+ 752
Stampe, litografie, ecc.	1,818	+ 197
Macchine	2,027	+ 617
Lavori oro e argento	1,057	+ 78
Marmo lavorato	4,860	+ 127
Laterizi	1,828	— 110
Vetri, cristalli, ecc.	2,502	+ 179
Corallo lavorato	13,490	+ 3,548
Avorio, madreperla, tartaruga lav.	1,661	+ 1,550
Gomma elastica lavorata	1,313	+ 135
Fili elettrici	1,147	+ 557
Cappelli	3,701	+ 889
Oggetti da collezione	4,350	— 935

Come si vede, in questa categoria, l'aumento sull'anno precedente è generale; e questo è un'ottimo segno dell'attività delle nostre industrie, quasi senza eccezione; ma più spiccata è quella delle industrie tessili.

Ecco infine i generi alimentari:

Vino	33,484	+ 7,499
Spirito	1,344	+ 1,217
Olio d'oliva	33,772	+ 899
Confetti e conserve	1,221	+ 520
Grano, granaglie, legumi	2,593	+ 984
Sale marino e salgemma	1,191	— 16
Patate	1,255	+ 616
Riso	2,305	— 3,916
Farine	1,515	+ 151
Paste di frumento	2,972	+ 797
Agrumi	21,652	— 576
Frutta fresche	1,371	+ 519
Mandorle, noci, ecc.	4,491	— 680
Frutta secche	914	— 257
Frutta preparate	1,564	— 433
Legumi, ortaggi freschi	2,969	— 234
Animali bovini	5,897	— 1,867
» suini	841	— 1,293
Carni, pollami, cacciagioni	7,406	— 619
Pesci	1,138	+ 5
Burro e formaggio	12,292	+ 952
Uova di pollame	21,324	+ 4,832

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Opere portuali e ferroviarie di Genova.

La *Gazzetta Ufficiale* del 10 corrente (n. 185) pubblica la seguente **Legge** che autorizza un ulteriore stanziamento per l'esecuzione delle opere portuali e ferroviarie di Genova:

Art. 1. — In aggiunta alle somme stanziate giusta le leggi 9 luglio 1876 n. 3230, e 3 luglio 1884 n. 2519, modificate colle leggi 7 giugno 1894 n. 221, e 28 luglio 1895 n. 494, è autorizzato un ulteriore stanziamento di lire 17,500,000 per la esecuzione di nuove opere urgenti nel Porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova.

Art. 2. — La detta somma di lire 17,500,000 sarà inscritta in apposito capitolo del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici e sarà ripartita in ragione di un milione all'anno nei 17 esercizi finanziari decorrendi dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1915, e per lire 500,000 nell'esercizio 1915-1916.

Art. 3. — In esecuzione degli accordi col Municipio di Genova per accelerare l'esecuzione delle opere mediante l'anticipazione da parte del Comune dei fondi necessari, il Governo del Re potrà, per decreto reale, imporre e riscuotere a favore del Municipio di Genova una tassa supplementare a quella di ancoraggio sulle navi che approderanno nel Porto di Genova, in misura non eccedente centesimi dieci per ogni tonnellata di stazza, fino a raggiungere il saldo della spesa che verrà a gravare sul Comune per gli interessi semplici del debito che esso dovesse contrarre onde procurarsi i detti fondi e tasse relative.

Art. 4. — Le spese per le opere portuali da eseguirsi a termine della presente legge sono soggette alle disposizioni degli articoli 7 e 8 del testo unico della legge 16 luglio 1884 n. 2518 (serie 3ª) approvato col regio decreto 2 aprile 1885 n. 3095 (serie 3ª); ed alle opere ferroviarie si applicheranno le disposizioni dell'art. 40 del contratto e della prima parte dell'art. 65 del Capitolato d'esercizio della Rete Mediterranea approvati con la legge 27 aprile 1885 n. 3048 (serie 3ª).

Agli effetti del concorso delle Provincie e dei Comuni, sono considerate come opere portuali gl'impianti ferroviari sulle calate e gli allacciamenti del Porto con le stazioni.

La esecuzione di nuove opere nelle stazioni, ai sensi dell'articolo 1 della presente legge, è subordinata alla condizione che la Società Italiana per le Ferrovie del Mediterraneo concorra nella relativa spesa con una somma non inferiore al 4 per 100 del loro importo (1).

Art. 5. — Gli accordi di cui all'articolo 3 della presente legge saranno registrati col diritto fisso di una lira, ogni altro escluso.

La stessa *Gazzetta Ufficiale* pubblica la **Legge** che autorizza il Governo ad imputare al capitolo n. 73 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici la somma di lire 62,360.29 dovuta all'ingegnere Mario Cannizzaro a titolo d'onorario per la compilazione di un progetto d'arte in servizio della Regia Università di Napoli, compresi nella somma stessa gli interessi e le relative spese del giudizio, in esecuzione della sentenza della Corte d'Appello di Roma in data 26-31 dicembre 1896.

Sussidi annuali continuativi al personale straordinario ed avventizio governativo delle costruzioni ferroviarie, stato licenziato dal servizio.

Circolare 23 luglio 1897 ai Prefetti del Regno.

In relazione a precedenti comunicazioni sulla materia, mi pregio rimettere alla S. V. parecchi esemplari a stampa del decreto ministeriale in data 1° luglio corrente, contenente le norme per la concessione dei sussidi annuali continuativi al personale straordinario ed avventizio governativo delle costruzioni ferroviarie stato licenziato, decreto al quale V. S. vorrà dare la massima pubblicità, nell'interesse di coloro che possono aspirare a quel beneficio.

Reputo in questo incontro non inopportuno richiamare l'attenzione della S. V. particolarmente su quanto riguarda il rilascio, da parte delle Autorità comunali e di pubblica sicurezza, dei documenti a prodursi dai concorrenti.

Tali documenti debbono rispecchiare le *vere* condizioni economiche degli aspiranti, epperò è *assolutamente necessario* che nel compilarli si ponga il maggiore scrupolo, e con la maggiore diligenza si eseguiscano gli accertamenti di legge e si raccolgano le notizie sulle quali deve poggiare il giudizio di quelle condizioni.

E' ovvio infatti che, per poter procedere ad una giusta ed equa distribuzione del fondo per sussidi assegnato in bilancio, torna per quest'Amministrazione indispensabile ottenere dalle Autorità competenti *sicuri elementi di prova* sui quali basare le singole elargizioni, affinchè le medesime vadano ad esclusivo beneficio dei *veri bisognosi*.

In tale intendimento appunto, e considerato che la massima parte degli impiegati licenziati già ammessi al sussidio annuale, ebbero a presentare i loro documenti da epoca remota, quest'Amministrazione è venuta nella determinazione di far precedere alla distribuzione del fondo-sussidi pel corrente esercizio 1897-98 un nuovo esame dei documenti richiesti, diretto ad accertare se tutti i

(1) Come abbiamo riferito nel precedente numero, la *Mediterranea* ha elevato il suo concorso al 5 per cento alla condizione che i lavori siano compiuti nel 1900.

concorrenti si trovino presentemente nelle condizioui volute per essere ammessi al beneficio in parola.

Resta quindi stabilito che *tutti* gli aspiranti che già godono del sussidio, dovranno *ex novo* presentare a corredo delle loro domande, tutti i documenti specificati all'art. 2 comma 2° dell'unito decreto, eccezione fatta per coloro che ebbero a presentare le domande, debitamente documentate, non più tardi del mese di marzo u. s.

Siccome poi molti di essi già rinnovarono le loro domande onde ottenere il sussidio pel 1897-98, rimane inteso altresì che tali domande saranno considerate per buone, limitandosi V. S. ad esigere che, ove le medesime non siano, o siano solamente in parte, corredate dei documenti come sopra, i richiedenti si affrettino a mettersi in regola col produrli.

Rammento inoltre che, tenuto conto dello scopo cui debbono servire, le domande e i documenti potranno essere compilati su carta libera, a mente della legge sul bollo, e V. S. vedrà poi di agevolare agli interessati il conseguimento dei certificati di povertà necessari per ottenere il rilascio delle rispettive fedine penali.

Come avvertenza di massima, faccio poi presente:

che le domande, sia degli aspiranti già in addietro ammessi al sussidio, come quelli che potranno concorrervi entro l'esercizio in corso, dovranno essere inviate *entro i primi due mesi dell' esercizio stesso.* Se però taluno, per comprovate ragioni indipendenti dalla sua volontà, non potesse a ciò ottemperare, rimane fissato il termine massimo perentorio del 15 giugno 1898 per la presentazione della sua domanda, spirato il quale termine, incorrerà senz'altro nella perdita dell'eventuale sussidio che gli potesse spettare per l'anno finanziario;

che nelle domande non sia mai omessa l'indicazione dell'indirizzo preciso dell'aspirante, lasciando a questi la cura di avvertire l'Amministrazione dei suoi eventuali cambiamenti di residenza o di domicilio;

che pei residenti all'estero, i documenti di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'art. 2 del decreto precitato, dovranno essere rilasciati dalle R. Autorità italiane locali.

Ad evitare, infine, la soverchia corrispondenza cui sogliono dar luogo le domande dei concorrenti pel pagamento anticipato del sussidio annuale loro assegnato o di una parte di esso, è bene rammentare che l'Amministrazione *non può accogliere siffatte domande,* attese le tassative disposizioni in materia. Nè tampoco può secondare le domande dirette ad ottenere un aumento dei sussidi, essendo questi basati, per tutti indistintamente, su coefficienti fissi, risultanti dagli anni di servizio prestati dagli aspiranti e dalla composizione e condizione delle loro famiglie.

Non dubito che V. S. vorrà curare perchè abbiano nel miglior modo attuazione le disposizioni contenute nella presente, della quale gradirò un cenno di ricevuta.

Per il Ministro: A. VIVALDI.

Il suddetto decreto stabilisce:

Art. 1. Potranno concorrere alla concessione dei sussidi continuativi gli impiegati straordinari ed avventizi licenziati dal servizio, che erano provvisti di un assegno mensile non superiore a L. 250, o di una retribuzione giornaliera corrispondente.

Saranno esclusi gli impiegati straordinari od avventizi licenziati per misura disciplinare, o che lasciarono il servizio per dimissione volontaria.

I sussidi non saranno concessi se non trascorso un anno dalla data del licenziamento, salvo casi speciali, sui quali deciderà il Ministro.

La misura del sussidio da accordarsi a ciascun richiedente sarà determinata tenendo conto:

a) degli anni e della natura del servizio prestato;

b) dello stato di famiglia;

c) delle condizioni economiche.

Art. 2. Le domande per il conseguimento del sussidio dovranno essere dirette al Ministero dei Lavori Pubblici (Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) e rinnovate ogni anno.

Le domande saranno stese su carta semplice, unendovi a corredo i seguenti documenti:

a) stato di famiglia;

b) fedina penale di data recente;

c) certificato del sindaco del Comune di residenza, circa le condizioni economiche del richiedente;

d) dichiarazione dello stesso richiedente che non ha occupazione stabile. Se invece avesse un impiego pubblico o privato, dovrà indicare lo stipendio mensile, e se ha pensioni o altri proventi a carico del bilancio dello Stato, di Provincie, di Comuni, di Enti morali, dovrà dichiarare la relativa somma.

Il richiedente che facesse la dichiarazione sub *d*) non corrispondente al vero stato delle cose, sarà escluso dal beneficio di conseguire anche negli anni avvenire il sussidio continuativo, e ogni suo ricorso verrà considerato come non avvenuto.

Art. 2. Le domande saranno esaminate da un'apposita Commissione, composta dei seguenti funzionari del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate:

un Ispettore superiore;

l'Ispettore capo, Direttore della Divisione 3ª;

l'Ispettore capo, Direttore della Ragioneria.

La Commissione deciderà sulla ammessibilità o rigetto della domanda, salvo i casi speciali sui quali giudicasse di dover provocare le decisioni del Ministro, e per le domande ammesse proporrà al R. Ispettorato Generale la misura da accordarsi.

Il R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate è incaricato della esecuzione del presente decreto, da registrarsi alla Corte dei Conti.

Roma, addì 1° luglio 1897.

Il Ministro PRINETTI.

CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO DELLA MEDITERRANEA

Rapporto del Comitato sulle operazioni e stato economico per l'anno 1896.

I. In adempimento a quanto prescrive l'art. 43 dello Statuto del Consorzio di Mutuo Soccorso Mediterraneo si riportano i dati e le notizie d'indole finonziaria riguardanti la gestione del 1896 con riserva di pubblicare, tosto che saranno ultimati, i consueti quadri riflettenti la statistica finanziaria, demografica e sanitaria di detto anno.

II. I dati contabili dell'anno 1896 si mantennero in relazione con quelli degli anni precedenti.

Da una parte, infatti, gli introiti per contributi dei compartecipanti e dell'Amministrazione subirono il progressivo incremento normale dovuto all'aumento dei soci, e dall'altra le spese crebbero pressochè nelle loro costanti proporzioni, sia per l'aumento degli inscritti, sia pei nuovi collocati a riposo, i quali, determinando la progressiva ascesa dei sussidi continuativi, fecero sì che, in fine d'anno, l'impegno del Sodalizio per questo titolo rappresentasse circa l'annualità di un milione.

Oltre a ciò l'osservazione del bilancio consuntivo ci porta a rilevare un aumento nelle entrate sull'anno precedente di L. 17,000 circa, dovuta al maggior gettito alle somme a disposizione, nonchè alcune sopravvenienze dei cessati Consorzi di Mutuo Soccorso dovute, più che altro, a residui liquidati dalla ex-Cassa di Mutuo Soccorso Meridionale e che diedero al nostro Istituto un vantaggio di L. 10,000 ad un dipresso.

III. Il bilancio segna pure un lieve aumento negli interessi prodotti dai titoli di proprietà del Consorzio di Mutuo Soccorso.

Ciò è dovuto al fatto che l'Amministrazione della Società, sollecita a curare, per quanto possibile, gli interessi del Sodalizio, non solo provvide sempre i fondi necessari per far fronte ai crescenti bisogni; ma, ritenendo conve-

niente che l'entità dei titoli di rendita di pertinenza del Consorzio non avesse a diminuire, autorizzò inoltre il reimpiego delle somme incassate per sorteggio di obbligazioni ferroviarie, talchè nell'esercizio 1896, si poterono acquistare L. 2015 di rendita italiana 5 0|0, impiegandovi L. 38,000 circa, le quali rappresentano il valore dei titoli antecedentemente estratti e rimborsati.

È vero che per tal modo viene ad essere aggravato il debito del Sodalizio verso la Società, il quale debito alla fine del 1896 ascende a L. 602,560.15; ma è vero altresi che a motivo del favorevole trattamento dell'Amministrazione, il capitale in titoli del Consorzio non viene ad essere diminuito, ed il reddito anzi viene alquanto accresciuto.

IV. Le risultanze finanziarie si possono così riassumere:

Patrimonio al 1° gennaio 1896 . . .		L. 4,350,383.68
Spese dell'anno . . .	L. 1,743,043.53	
Introiti	» 1,589,194.85	
Passività della gestione		» 153,848.68
Patrimonio al 31 dicembre 1896 (come risulta dal prospetto riflettente la composizione del fondo del Consorzio) .		L. 4,196,535 —

Milano, 5 luglio 1897.

Per il Comitato d'Amministrazione
Il Presidente: RONCALDIER.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Arezzo-Sinalunga.

Il Presidente del Consorzio per la ferrovia Arezzo-Sinalunga ha rimesso a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una deliberazione della Assemblea Generale del Consorzio stesso, colla quale viene rivolta istanza al Governo, affinchè, conformemente all'ordine del giorno approvato dalla Camera dei Deputati nella tornata del 5 giugno decorso, voglia presentare un progetto di legge, per il quale le disposizioni della legge approvata dalla Camera stessa in detta tornata, e dal Senato nella tornata del 19 giugno ridetto a favore delle ferrovie complementari indicate nelle tabelle A. B. della legge 20 luglio 1888, N. 5550, siano estese anche alla ferrovia da costruirsi tra Arezzo e Sinalunga, il cui progetto, compilato dall'ing. cav. Enea Cambi, venne già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Coll'occasione l'Assemblea predetta ha fatto domanda che sieno ripristinati i privilegi che per la stipulazione dei contratti di concessione e subconcessione delle ferrovie erano stati sanzionati dall'articolo 5 della legge 29 giugno 1873, N. 1475, e confermati dagli articoli 23 della legge 29 luglio 1879, N. 5002 e 12 della legge 5 giugno 1881, N. 240, essendo avvenuto senza dubbio per una involontaria omissione che non fossero richiamati nell'articolo 21 della legge 14 luglio 1887, N. 4702, dal momento che, quasi contemporaneamente, e cioè colla legge 24 luglio 1887, N. 4785, si emanarono disposizioni di favore per la costruzione delle ferrovie complementari, elevandone il sussidio da L. 1000 a L. 3000 al chilometro e protraendo la durata del medesimo da 35 a 70 anni.

L'assemblea ha finalmente fatto anche istanza affinchè la decorrenza del sussidio governativo venga stabilita un anno, anzichè tre anni dopo l'apertura della ferrovia all'esercizio.

Qualora le domande del Consorzio vengano favorevolmente accolte, si potrà in tal modo tradurre presto in fatto anche la costruzione della ferrovia Arezzo-Sinalunga, che il Governo ha sempre favorita riconoscendola del più grande interesse generale, soddisfacendo al tempo stesso ai legittimi voti dei Comuni delle Valli della Chiana e dell'Esse in provincia di Arezzo, i quali si trovano assolutamente privi di qualsiasi comunicazione ferroviaria.

><

I servizi del Porto di Genova.

Martedì scorso, alla Prefettura di Genova, si radunò la Commissione permanente per i servizi del Porto, presieduta dal Prefetto, la quale prese, fra le altre, le seguenti decisioni:

Approvò la costruzione allo scalo di Santa Limbania di un binario e di una tettoia a uso di rimessa delle locomotive di manovra con piccolo magazzino;

Provvide per l'assistenza all'impianto idrodinamico e alle tettoie del porto;

Confermò la sua precedente decisione sulla domanda per esonero dal pagamento di soste straordinarie di grani;

Delegò ad una sotto-commissione lo studio della riforma del Regolamento per la distribuzione dei vagoni per trasporto dei carboni;

Approvò le proposte d'una sotto-commissione incaricata di determinare le stallie per i piroscafi con carico di carbon-fossile o di grano;

Approvò il progetto d'un impianto provvisorio per facilitare il deposito di cereali in Darsena.

><

Un ricordo al barone Giuseppe Andrea Angeloni.

Sappiamo che in occasione della prossima apertura al pubblico esercizio della ferrovia Solmona-Isernia, il Municipio di Roccaraso, aderenti molti altri municipi e parecchi cittadini, e consenzienti il Ministero dei Lavori Pubblici e la Società esercente la Rete Adriatica, farà collocare nella stazione omonima una lapide commemorativa all'illustre barone Giuseppe Andrea Angeloni, il quale, deputato e sotto-segretario di Stato al Ministero dei Lavori Pubblici, tanto efficacemente insieme ad altri suoi colleghi del Parlamento si interessò per la concessione e costruzione della importante linea da Solmona ad Isernia, la quale riunisce sempre più l'Abruzzo al Molise, avvicinando molti paesi delle due patriottiche regioni a Napoli ed a Roma.

><

Ferrovia Roma-Firenze.
(*Sistemazione del ponte metallico sull'Esse*).

L'Adriatica ha ripresentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta per sistemare il ponte obliquo a travata metallica sul torrente Esse, al chilometro 198.576 della linea Roma-Firenze. La proposta comprende due progetti diversi, il primo dei quali riguarda il rafforzamento e la sistemazione della travata attualmente in opera al suddetto ponte; ed il secondo considera la costruzione di una travata nuova. La Società si è pronunziata per la seconda soluzione, per la quale sarebbe, in complesso, preventivata la spesa di L. 28,400.

><

Per l'ampliamento della stazione di Parma.

La Camera di Commercio ed Arti di Parma ha fatto nuove insistenti pratiche verso il Ministero dei Lavori Pubblici e verso la Società delle Strade Ferrate Meridionali, affinchè sia convenientemente ampliata la locale stazione ferroviaria lì dove possa occorrere pel migliore andamento del servizio, e si provveda a coprirla con tettoia metallica.

><

Ferrovia da Massa a Follonica.

La Camera di Commercio di Siena ha deliberato di appoggiare presso il Ministero dei Lavori Pubblici una deliberazione del Municipio di Massa Marittima affinchè conceda per la ferrovia da Massa a Follonica l'annua sovvenzione in una misura non inferiore a L. 3000 per chilometro.

La Camera ha considerato che la progettata linea Massa-Follonica è di grande ed indiscutibile utilità per le due provincie di Siena e di Grosseto, perchè congiunge il centro del più importante bacino minerario della regione, posto sul confine delle due provincie, con un'arteria ferroviaria. Per la detta linea si è già costituita una Società composta di elementi locali, la quale è in grado di assumerne prontamente la costruzione e l'esercizio, quando le venga assicurata una sovvenzione annua chilometrica di L. 4000, delle quali L. 1000 furono già concesse dalla provincia di Grosseto.

><

Il tracciato della ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino.

Ci scrivono che il Municipio di Sant'Arcangelo di Romagna ha rivolto preghiera a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè voglia compiacersi di affrettare l'emanazione del Decreto ministeriale, col quale venga scelto per la linea ferroviaria Sant'Arcangelo-Urbino il tracciato medio il quale racchiude tanta importanza per i Comuni interessati che anelano al raggiungimento di voti ripetutamente manifestati.

><

Conferenza internazionale d'igiene a Bruxelles.

Siamo informati che l'Adriatica sarà ufficialmente rappresentata alla Conferenza di igiene che si terrà a Bruxelles nel mese di settembre p. v. dal signor commendatore dottor F. Ricchi in unione all'Ispettore sanitario principale signor dott. E. Masi.

><

Le nuove disposizioni pel ritiro delle merci.

A datare dal 1° agosto corrente le disposizioni delle tariffe ferroviarie riguardanti l'avviso per il ritiro delle merci sono state così modificate:

1° Quando trattisi di avviso recapitato a domicilio, le merci e gli oggetti devono essere ritirati:

a) se l'avviso viene recapitato prima delle ore 12, nella giornata successiva, feriale o festiva, salvo che il recapito abbia luogo in giorno festivo riconosciuto, nel qual caso lo si ritiene avvenuto dopo le ore 12 e si applica il seguente comma;

b) se l'avviso viene recapitato dopo le ore 12 di un giorno qualsiasi, entro il giorno successivo, salvo che questo sia festivo riconosciuto, nel qual caso il ritiro può avere anche luogo prima delle ore 12 del giorno dopo, sia o non sia festivo;

2° Quando poi trattisi di avviso rimesso alla Posta, le merci e gli oggetti devono essere ritirati;

a) se l'avviso viene impostato prima delle ore 12 di un giorno qualsiasi, entro il giorno successivo, salvo che questo sia festivo riconosciuto, nel qual caso il ritiro può avere luogo anche prima delle ore 12 del giorno dopo, sia o non sia festivo;

b) se l'avviso viene impostato dopo le ore 12, il ritiro deve aver luogo prima delle ore 12 del secondo giorno successivo, salvo che quello immediato all'impostazione sia festivo riconosciuto, nel qual caso il ritiro può avere luogo anche durante tutto il secondo giorno; che se poi il secondo giorno predetto fosse pur esso festivo, il ritiro potrà avvenire anche prima delle ore 12 del terzo giorno.

><

Il recapito degli avvisi di arrivo
e le spese di magazzinaggio.

Ci informano da Parma che quella Camera di Commercio ha fatto uffici presso il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè sia disposto che qualora dalla stazione di Parma, sezione piccola velocità, siano recapitati ai destinatari gli avvisi delle merci loro dirette alle ore 18 o 19 del giorno stesso dell'arrivo (e quando cioè gli uffici ferroviari sono già chiusi al servizio pubblico), le ore 24 concesse ai destinatari delle merci per ritirarle senza spese di magazzinaggio, siano computate dal giorno successivo e non abbiano perciò a ricorrere dal giorno stesso dell'arrivo e dall'ora in cui l'avviso venne recapitato.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 29 luglio p. p., in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto della fornitura di 197 tonnellate di rotaie d'acciaio fuso per armamento di primo tipo, occorrenti per i lavori di alzamento e di deviazione di un tratto della linea Sibari-Cosenza, fra i km. 15.564.74 e 18.249.60. Ditte invitate alla gara N. 11; Ditte concorrenti N. 3; aggiudicataria provvisoria la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 208 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Roma.

(*Progetti, preventivi, ecc.,*
presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Boggio-Rosazza e Comp. di Genova per l'esecuzione dei lavori di ricostruzione del ponte Acquabianca lungo la ferrovia da *Savona a Bra;*

2. Il progotto dei lavori occorrenti per prolungare di m. 13 verso Oleggio il tratto artificiale della galleria di Pombia, lungo la linea da *Oleggio a Pino*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 8100;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Piglione Michele di Castelalfero, per l'esecuzione dei lavori relativi al prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Verolengo, lungo la ferrovia da *Chivasso a Casale;*

4. Il progetto delle opere necessarie per provvedere al consolidamento di frana nella trincea di approccio, verso Pisa, fra le progressive chilometriche 305.865 e 305.895 della linea *Roma-Pisa*, tronco Orciano-Faceglia;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Cerutti Carlo di Torino per l'esecuzione di lavori di rinforzo della gettata di massi presso il ponte sulla Stura, in vicinanza di Settimo, fra le progressive 9.548.85 e 9.739.85 della linea *Torino-Milano*.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Proposte di lavori*
approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica:

a) Proposta delle opere necessarie per sistemare e consolidare la scarpa sinistra della trincea tra i chilo-

metri 81.620 e 81.940 della linea *Treviso-Belluno*, con annesso preventivo di spesa di L. 11,000;

b) La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla costruzione di pozzi d'acqua potabile e forni da pane, presso alcune case cantoniere della strada ferrata da *Bologna* a *Pistoia*. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 5098;

c) La proposta per il prolungamento di m. 10 verso Roma del muro di sostegno della scarpa destra della trincea fra i chilom. 16.979 e 17.104 della linea *Roma-Orte*. Spesa occorrente L. 1000.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 26 luglio p. p., in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Ferrovie Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori relativi alla costruzione di un magazzino per le merci nelle stazioni di Fragneto e Campolamazza, nella ferrovia da Benevento a Campobasso.

Alla gara vennero invitate n. 8 Ditte, delle quali hanno presentato offerte in numero di 6, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Sacchelli Vincenzo, col ribasso del 17.20 per cento sui prezzi della tariffa.

Il giorno 28 luglio p. p., in Firenze, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata per la provvista di materiali metallici di armamento occorrente per i lavori di rifacimento di binari e di ampliamento stazioni, previsti per l'esercizio finanziario 1896-97:

1. Fornitura di n. 39,000 chiavarde in ferro col capo a becco d'anatra del peso complessivo di chilogrammi 32.176. Ditte invitate alla gara n. 7. Ditte concorrenti n. 6. Aggiudicataria provvisoria Ditta-Società Anonima Stabilimento metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 440 la tonnellata; merce resa franca su vagone in stazione di Pisa;

2. Provvista di n. 200 rotaie d'acciaio del modello n. 2 ex-Alta Italia, del peso di tonn. 86.400, e di numero 3000 rotaie pure d'acciaio del tipo meridionale, del peso di tonn. 1296. Ditte invitate alla gara n. 7. Ditte concorrenti n. 4. Aggiudicataria Ditta-Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 203 la tonnellata, merce resa franca su vagone in stazione di Terni,

3. Fornitura di n. 43,000 arpioni ordinari del modello n. 2 ex-Alta Italia, del peso di kg. 17,200, di n. 13,000 arpioni speciali del modello meridionale, del peso di kg. 6110, e di n. 100,000 arpioni ordinari pure del modello meridionale, del peso di kg. 40,000. Ditte invitate alla gara n. 8. Ditte concorrenti n. 7. Aggiudicataria provvisoria la Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, al prezzo unico di L. 375 la tonnellata. Consegna della merce in stazione di Pavia, franco su vagone.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 600 occorrente per l'esecuzione dei lavori di riparazione ai danni causati dall'alluvione dell'8 giugno 1897 alla ferrovia *Roma-Sulmona*, in corrispondenza al chilometro 112.274;

2. La proposta delle opere necessarie per provvedere al consolidamento dei ponticelli ai chilometri 121.230 e 121.505 della ferrovia *Ferrara-Ravenna-Rimini*, ed ai chilometri 109.815 e 110.087 della ferrovia da Bologna ad Ancona, con annesso preventivo di spesa di L. 2250;

3. La proposta dei lavori occorrenti per ricavare un alloggio per un sorvegliante nel fabbricato della rimessa locomotive di Orvieto, lungo la ferrovia da *Roma a Firenze*. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 3500;

4. Il progetto dei lavori di consolidamento delle trincee fra i chilometri 63.852 e 64.037 e fra i chilometri 64.223 e 64.925 della linea *Firenze-Pistoia-Pisa*. Per l'esecuzione delle opere è preventivata la spesa di L. 47,800;

5. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare lo scolo delle acque a valle del ponticello della luce di m. 1 al chilom. 60.157 della ferrovia da *Termoli a Campobasso*, con preventivo di spesa di L. 2100;

6. Il progetto delle opere necessarie per provvedere al prolungamento del binario di incrocio, nonchè alla rettifica del tracciato dei binari all'estremità della stazione di Pedaso, nella ferrovia da *Bologna ad Otranto* col conseguente rifacimento in acciaio della seconda linea, attualmente armata con rotaie in ferro. La spesa all'uopo occorrente, escluso il valore del materiale metallico di armamento, ammonta a L. 10,910;

7. La proposta per la sostituzione di nuove travate metalliche a quelle attualmente in opera nei sottovia agli attraversamenti di via Cittadella e delle Carra o Ponte alle Mosse, rispettivamente ai chilom. 0.798.05-1.496.45 della linea *Firenze-Livorno*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ascende complessivamente a L. 30.192.75.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato parere favorevole su di uno schema di transazione concordato coll'Impresa Moschetti a definizione delle questioni sorte per l'esecuzione dei lavori riguardanti la deviazione della ferrovia Pescara-Aquila-Terni, in corrispondenza del viadotto Abbeveratoio.

Ha espresso il suo avviso sulla vertenza concernente l'applicazione o meno della multa contrattuale di cui si sarebbe resa passibile la Ditta Fratelli Diatto, per ritardata consegna della fornitura di carrozze di terza classe e di carri ad uso delle ferrovie complementari;

Ha dato parere favorevole sul progetto dei lavori occorrenti per la deviazione del tratto della ferrovia Macerata-Albacina corrispondente al vallone Acquaceci fra i km. 49.987 e 50.267; fissando il termine di un anno per il compimento dei lavori;

Ha dato il suo parere sui progetti della Mediterranea relativi alla fornitura di 500 carri da merce e sulle convenzioni 22 giugno p. p. colle Ditte Breda e Comp. di Milano, e 7 luglio p. p. coll'Unione del Gaz, pure di Milano, per l'acquisto di 41 carri da merce; ed ha opinato: 1° che i suddetti progetti, con le indicate aggiunte ai capitolati speciali, possano essere approvati; 2° che ai relativi appalti sia da provvedere mediante licitazione fra le Ditte italiane e straniere riconosciute più idonee, a norma dell'art. 21 del capitolato di esercizio; 3° che siano pure da approvare le summentovate convenzioni;

Ha dato parere favorevole sulla proposta per l'impianto di una piattaforma e per lavori accessori nella stazione ferroviaria di Sarzana;

Si è riservato di dare il proprio parere sul contratto di concessione alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche dell'esercizio delle ferrovie Padova-Bassano, Vicenza-Treviso e Vicenza-Schio, dopo che sia stato sen-

tito su di esso il Comitato Superiore delle Strade Ferrate: e ciò per la considerazione che il contratto di cui si tratta involge importanti questioni di carattere tecnico, ed è quindi conveniente che il voto del Consiglio di Stato sia preceduto da quello di un autorevole Consesso tecnico che, ai termini dell'articolo 8 della legge 15 giugno 1893, N. 294, e trattandosi di concessione di solo esercizio, parrebbe essere il Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Ferrovie del Mediterraneo.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 1° luglio 1897, sulla Rete Mediterranea:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	43	—	43
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	154	—	154
con un asse portante	»	352	—	352
a sei ruote accoppiate	»	498	8	506
a otto ruote accoppiate	»	182	12	194
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	59	—	59
a sei ruote accoppiate	»	16	—	16
locomotive-*tenders* per manovre	»	10	—	10
Totale locomotive	N.	1314	20	1334

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.2301; in costruzione 0.0035; totale 0.2336.

II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni, e break SAl	N.	56	—	56
di 1ª classe A, Ab, Ac	»	488	10	498
di 2ª classe B, Bb, Bc	»	713	10	723
miste di 1ª e 2ª classe AB, ABc	»	444	11	455
miste di 2ª classe con compartimento per la posta BU	»	50	—	50
di 3ª classe C	»	1647	17	1664
miste di 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABC	»	11	—	11
di 4ª classe E	»	12	—	12
ridotte per pacchi postali U	»	48	—	48
(per servizi economici):				
di 1ª classe As	»	29	—	29
di 2ª classe Bs	»	53	—	53
miste di 1ª e 2ª classe ABs	»	49	—	49
di 3ª classe Cs	»	130	—	130
di 3ª classe con compartimento bagagli CDs	»	23	—	23
miste di 1ª 2ª e 3ª classe	»	1	—	1
Totale carrozze	N.	3754	48	3802

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.6575; in costruzione 0.0084; totale 0.6659.

III. *Bagagliai:*				
ordinari D	N.	952	—	952
con compartim. per la posta	»	—	—	—
Totale bagagliai	N.	952	—	952

Proporzione per ogni km. di strada: in servizio 0.1667; in costruzione 0.000; totale 0.1667.

IV. *Carri:*				
scuderia G	N.	90	—	90
per piccolo bestiame I, Il	»	60	—	60
per merci, coperti H, Hm	N.	3254	—	3254
per merci e bestiame, coperti HB, HBD, HBp	»	9325	—	9325
per merci, scoperti:				
a sponde alte L	»	6317	110	6427
a sponde basse N, Nt, Nf, Ntf	»	2466	—	2466
a sponde basse con bilico NBt, NBtf, NBo	»	693	—	693
senza sponde No	»	90	—	90
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) R, Rv, W, Y	»	195	—	195
per acidi O	»	10	—	10
per terra e ghiaia Q	»	401	—	401
per gaz GA	»	12	—	12
spazzaneve Z	»	63	—	63
con sagoma per visita gallerie V	»	2	—	2
con attrezzi di soccorso K	»	49	—	49
con grue X. (Questi carri fanno parte del materiale d'esercizio)	»	—	—	—
diversi P, M	»	47	—	47
Totale carri	N.	23074	110	23184

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 4.0417; in costruzione 0.0192; totale 4.0609.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Cantone di Vaud approvò con 12,185 voti contro 4270 la legge accordante la sovvenzione di 4 milioni al traforo del Sempione.

Ferrovia Albano-Lovere. — Il Consiglio Provinciale di Bergamo autorizzò la Deputazione a fare tutte le pratiche per la regolare modificazione al tipo economico del progetto della ferrovia Albano-Lovere, già approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, ed a inoltrare formale domanda per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia stessa.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,056,790.82, con un aumento di lire 279,023.23 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio 1897 si ragguaglia a L. 59,241,647.96 e presenta un aumento di lire 4,452,061.58 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 luglio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 294,755, con un aumento di L. 22,907 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° al 20 luglio 1897 ammontano a lire 543,405, con un aumento di L. 25,242 sull'esercizio precedente.

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 aprile 1897.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio 1896 al 30 aprile 1897. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 225,248,002, con una differenza in più di L. 1,162,660 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15444 km., in aumento di chi-

lometri 80, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 14,584, con un aumento di L. 75 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 30 aprile 1897*.

Dal 1° al 30 aprile 1897.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	10,874,727	1,885
Rete Adriatica	»	5602	9.184,075	1,639
Rete Sicula	»	1093	873,243	798
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta .	»	140	81,400	581
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	123,016	299
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	53,267	89
Ferrovie diverse . . .	»	1842	1,070,063	580
Totale generale. .	Km.	15,447	22,259,791	—

Differenze in confronto del mese di aprile 1896.

	Lunghezza media		Prodotti lordi
Rete Mediterranea . . .	Km. + 11		+ 101,631
Rete Adriatica	»	»	+ 902,000
Rete Sicula.	»	»	+ 131,910
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta. .	»	»	— 4,432
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 25,607
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 23,523
Ferrovie diverse	»	»	+ 80,681
Totale generale . .	Km. + 11		+ 1,162,660

Nuova rete tramviaria in Piemonte. — Scrivono da Pinerolo che sono assai avviate le trattative fra la Società Generale Belga delle tramvie ed il Ministro dei Lavori Pubblici per la costruzione di una nuova grandiosa rete ferroviaria a sistema ridotto, che partirebbe da Bra e, per Marene, Savigliano, Monasterolo, Scarnafigi, Saluzzo, Revello e Cavour, andrebbe fino a Barge, dove si allaccierebbe al tronco tramviario strada di Barge-Pinerolo.

Tramvia Asti-Pinerolo per Racconigi. — I rappresentanti dei comuni di Racconigi, Caramagna, Sommariva, Ceresole, Montaldo, Rocco, Monteu Roero, Canale, San Damiano, Murello, Villanuova e Moretta, inviarono al Presidente della Deputazione provinciale di Cuneo una domanda di sussidio per il tramvia da costruirsi e che unirebbe Asti a Pinerolo passando per Racconigi.

Quanto prima il Sindaco di Racconigi convocherà il Comitato, il quale provvederà agli studi definitivi, che dovranno essere compiuti in tempo relativamente breve.

Ferrovia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Giorni sono il Comitato promotore della ferrovia si è recato in corpo a far visita al prefetto di Como per pregarlo di rispondere sollecitamente alla richiesta del Ministero di pronunciarsi intorno all'utilità generale della linea.

Il Comitato espose al Prefetto le condizioni locali della zona attraversata dalla linea ed i numerosi vantaggi che essa apporterà alle industriose valli attraversate e circostanti.

Il Prefetto assicurò il Comitato che avrebbe sollecitata la pratica perchè venga risolta nel senso desiderato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nuova linea.* — Il 16 agosto sarà aperta al pubblico servizio regolare la ferrovia Spiez-Erlenbach.

— *Riscatto delle ferrovie.* — La Commissione del Consiglio Nazionale per il riscatto delle ferrovie, sedente attualmente ad Interlaken, colla presenza del signor Consigliere Federale Zemp, capo del Dipartimento delle ferrovie, ha terminato l'altro giorno la discussione di massima del progetto del Consiglio Federale, modificato dal Consiglio degli Stati, quindi procedette alla votazione sull'entrata in materia. Si pronunciarono per l'entrata in materia i signori Cramer-Frey, Benziger, Comtesse, Curti, Favon, Gaudard, Geilinger, Gobat, Hæberlin, Hirter, Jordan-Martin, Keel, Künzli, Rusconi, Schobinger, Suter, Vigier, ossia 17 membri della Commissione. Contro, i signori Kuntschen (Vallese) e Theraulaz (Friborgo). Due membri erano assenti, i signori Planta e Tschokke.

Ferrovie Francesi. — *Compagnia del « Midi ».* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Compagnia del *Midi* ad aprire all'esercizio la linea da Lannemezan ad Arnean.

Questa linea di una lunghezza di metri 25,048, comprende, indipendentemente dalle stazioni estreme, le stazioni e fermate seguenti:

Stazione di Labarthe-Avezac — fermata di Lortet — stazione di Héches — stazione di Sarrancolin.

— *Linea da Oloron a Bedoue.* — Il *Journal officiel* del 30 luglio pubblicava un decreto a termini del quale è dichiarato di pubblica utilità, a titolo di interesse generale, l'impianto di una ferrovia da Oloron a Bedous. In conseguenza, la concessione di questa ferrovia, fatta a titolo eventuale alla Compagnia delle ferrovie del *Midi*, colla legge del 17 luglio 1886, è dichiarata definitiva nelle condizioni previste colla detta legge.

Ferrovie Spagnuole. — *Tramvie di Barcellona.* — La Società The Barcelona Tramways Company ha ricevuto l'autorizzazione per la trasformazione dell'esercizio a trazione elettrica (cavo aereo, corrente continua con tensione massima di 500 volts).

Ferrovie della Tessaglia. — Si ha notizia ufficiale che i Turchi restituirono, alla Compagnia ferroviaria della Tessaglia, le linee di cui si erano impadroniti.

Ferrovie in Abissinia. — Il corrispondente parigino del *Times* ha comunicato al suo giornale il testo del trattato concluso recentemente tra la Francia e l'Abissinia, relativamente alle ferrovie etiopiche.

Questo trattato è una convenzione relativa alla costruzione di una ferrovia tra Gibuti ed Harrar; è stata firmata ad Adis-Abeba il 9 marzo 1897. Il primo articolo conferisce al signor Ilg, ingegnere svizzero, il diritto di costituire, sotto il nome di *Compagnia imperiale delle ferrovie etiopiche,* una Compagnia avente per scopo la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia Gibuti-Harrar, Harrar-Entotto, e Entotto-Kaffa ed al Nilo bianco.

L'art. 2 stipula che la presente concessione concerne solamente la linea Gibuti-Harrar.

In virtù dell'art. 3, questa concessione è accordata per 99 anni a contare dal compimento dei lavori. Nessun'altra Compagnia potrà essere autorizzata a costruire delle linee concorrenti, partenti, sia dalle linee dell'Oceano Indiano, sia del Mar Rosso, per giungere in Etiopia ed al Nilo bianco.

L'art. 4 prevede l'annullamento della concessione nel caso in cui la Compagnia non iniziasse i lavori nel termine di due anni a datare dalla firma della Convenzione.

L'art. 5 riguarda il mantenimento della linea in buone condizioni ed il servizio.

L'art. 6 obbliga la Compagnia a stabilire una linea telegrafica lungo la linea, e, se lo sviluppo dei telegrammi lo richiedesse, a stabilire un secondo filo, sempre lungo la ferrovia.

L'art. 7 vieta alla Compagnia, pena la confisca della linea, di trasportare truppe o materiale di guerra senza l'autorizzazione del Governo imperiale e riserva al medesimo il diritto di servirsi gratuitamente della linea per il trasporto delle sue truppe in caso di guerra.

Le tariffe per il trasporto delle merci non devono, secondo l'art. 8, essere più elevate che le spese attuali di trasporto.

Coll'art. 9 la Compagnia è autorizzata a prelevare un diritto del 10 0[0 sopra ogni mercanzia all'entrata od al-

l'uscita dell'Harrar, diritto che sarà ridotto al 5 0[0, quando gli utili netti della Compagnia avranno raggiunto 2 milioni e mezzo di franchi, e che sparirà intieramente quando questi utili si eleveranno a 3 milioni.

L'art. 10 è così concepito:

« Sua Maestà il re dei re d'Etiopia ordinerà che ogni merce pagante trasporto, inviata dall'Harrar e da Gibuti, sia trasportata sempre per ferrovia. In tutte le località ove potranno essere indirizzate le merci, dei doganieri del Governo preleveranno i diritti all'arrivo di queste merci ».

L'art. 11 concede alla Compagnia tutti i terreni necessari per l'impianto della linea colle foreste, miniere e corsi d'acqua che essi possono racchiudere; questa zona di terra sarà misurata e limitata; essa sarà di 1000 metri.

Coll'art. 12 Menelik si impegna di proteggere la linea contro ogni attacco; col 13 promette di non imporre diritti di dogana sulle merci e materiali di costruzioni importati per i lavori; come durante tutta la concessione, ai materiali necessari all'esercizio ferroviario, come il carbone e gli altri approvvigionamenti saranno esenti di diritti di dogana.

L'art. 14 stipula che allo spirare della concessione la ferrovia, colle sue opere d'arte e tutto il materiale fisso, diventerà proprietà del Governo etiopico; il materiale rotabile sarà riscattato dal Governo ad estimo.

Infine, coll'articolo 15, la Compagnia si impegna a dare a Menélik, in cambio di questa concessione, una somma di 100,000 scudi in azioni della Compagnia.

Notizie Diverse

Il Congresso per gli infortuni sul lavoro. — Il Congresso si è chiuso il 1° agosto, proclamando Parigi sede del Congresso del 1900 e Dusseldorf di quello del 1903.

Progetto di tunnel sottomarino fra l'Irlanda e la Scozia. — Si discute da qualche settimana, in Inghilterra, nella stampa e in riunioni pubbliche, un progetto che ha del fantastico per la costruzione di un tunnel sottomarino fra l'Irlanda e la Scozia. La lunghezza di questo tunnel sarebbe di circa 20 miglia (km. 32.2); dovrebbe raggiungere nel mezzo una profondità di circa 1000 piedi (305 metri) e la spesa approssimativa sarebbe di più di 8 milioni di sterline (200 milioni di lire). Il traffico non potrebbe che coprire le spese di esercizio, perchè l'estremità del tunnel, dal lato della Scozia, si troverebbe in una regione remota e poco popolata, a 80 miglia (129 km.) dal centro più prossimo di popolazione.

Una tariffa tale da togliere il traffico ai servizi di navigazione esistenti, dovrebbe essere tanto ridotta, che potrebbe appena coprire l'interesse del capitale considerevole di costruzione, anche se il tunnel fosse così percorso quanto i sotterranei di Londra.

Il grande canale fra il Baltico ed il Mar Nero. — L'ufficiosa *Peters Kerskia Vedomosbi* di Pietroburgo annuncia come oramai siano state rimosse tutte le difficoltà alla costruzione del grande canale che congiungerà il Baltico col Mar Nero da Riga a Hersona.

Afferma che la grandiosa opera, la quale richiederà cinque anni di lavoro, impiegandovi non meno di diecimila operai, costerà oltre 50,000,000 di franchi; il Governo è propenso a principiare ancora in settembre il lavoro.

Il giornale rileva la grande utilità commerciale, strategica e politica di questo canale, il quale è chiamato ad accrescere immensamente la potenzialità marittima militare della Russia, sciogliendo pacificamente la questione della schiavitù del Bosforo impostale dall'Inghilterra al Congresso di Parigi.

La scoperta di miniere d'oro al Canadà. — La scoperta di una grande quantità d'oro nelle regioni Nord-Ovest del Canadà, ai confini dell'Alaska, ha prodotto un'intensa agitazione al Canadà ed agli Stati Uniti.

Sulla costa del Pacifico, gran numero di vapori vennero noleggiati pel trasporto di migliaia di individui, che vogliono recarsi nei nuovi distretti auriferi.

Nondimeno tale esodo causa le più gravi inquietudini: la eccezionale durata dell'inverno in quelle regioni, e la mancanza di mezzi di trasporto, non permetteranno di far pervenire a quelle masse di lavoratori i viveri necessari.

Il Ministro dell'interno al Canadà, intervistato al riguardo da giornalisti americani, si è espresso nei termini seguenti:

« Considero mio dovere avvertire tutti coloro i quali intendono recarsi nella contrada di Voukon, che devono prima prendersi esatto conto della lunghezza del viaggio e dei mezzi di sussistenza che troveranno sul luogo.

Sei settimane, costituiscono il tempo più breve impiegato per comunicare col forte Coudahy, unico punto abitato delle vicinanze. La quantità di viveri che è possibile trasportare sul luogo è limitatissima. Cosicchè se un numero rilevante di persone si recano colà senza aver prima prese le necessarie precauzioni per nutrirsi quest'autunno, è a temersi che soffriranno la fame nel prossimo inverno.

Il Governo da parte sua non può introdurre sul luogo viveri per nutrire migliaia di individui spinti colà dalla febbre dell'oro. Del resto, qualunque tentativo sarebbe inutile, data la difficoltà dei trasporti ».

Così ha detto il Ministro dell'interno.

D'altra parte, un minatore ritornato recentemente dal Canadà agli Stati Uniti, ha dichiarato che, a suo avviso, gli emigranti giunti nelle regioni aurifere non sono in condizioni fisiche tali da resistere alle privazioni che loro si preparano.

Egli raccontò d'aver visto 2000 tombe scavate di fresco per gente morta di fame, e la maggior parte dell'oro finora esportato, venne sottratta dagli indumenti dei minatori morti di fame.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Genio Militare di Napoli (20 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione e miglioramento degli immobili ad uso militare nelle piazze di Gaeta e Formia e loro dintorni pel raggio di 8 chilometri, dal centro di ciascuna di dette località, dal 1° luglio 1897 al 30 giugno 1900. Importo complessivo L. 60000. Cauz. provv. L. 6000.

Ospedale civile di Auronzo — Belluno — (23 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un fabbricato ad uso ospedale civile in Auronzo. — Importo L. 36,457.28. Cauz. provv. L. 4000.

Municipio di Santhià (23 agosto, ore 12, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la fognatura delle vie Vittorio Emanuele, della Svizzera, delle Scuole, Principe Amedeo, dell'Ospedale e della Serena. Importo ridotto L. 40205 (ribasso ottenuto 6.50 0[0 su L. 43,000 (V. n. 30).

Municipio di Salemi — Trapani — (25 agosto, ore 12, 1ª asta). — Appalto delle opere di costruzione della via Conte Umberto. Importo L. 44735.60. Cauzione provv. L. 1960. Fatali, 10 settembre, ore 12.

Asilo infantile di Alba (26 agosto, ore 11, unico e definitivo). — Appalto della costruzione del primo lotto del fabbricato per la nuova sede dell'Istituto. Importo L. 65,000. Cauz. provv. L. 3500.

Casale Monferrato (27 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada dal Pozzo di Sant'Evasio a San Germano. Importo L. 10,500. Cauz. provv. L. 500. Fatali, 11 settembre, ore 11.

Municipio di Roma (28 agosto, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo fabbricato da erigersi sull'area del già Monastero delle Sepolte vive in via Cavour con risvolto sulla via dei Serpenti, da adibirsi per sede di classi dell'Istituto tecnico Leonardo da Vinci. Importo L. 150,000. Cauz. provv. L. 7500.

Municipio di Genova (10 settembre, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori di pavimentazione di alcuni tratti delle vie Assarotti e San Lorenzo e della rampa al cavalcavia di piazza Principe. Importo L. 65,000. Cauzione provvisoria L. 6500. Fatali 25 settembre, ore 12,

APPALTI ALL'ESTERO.

Bulgaria. — *Municipio di Sofia.* — Fino al 22 settembre p. v. sono ricevute da questo Municipio le offerte per le seguenti concessioni:

Fornitura delle correnti elettriche necessarie all'illuminazione della capitale e dei suoi edifizi pubblici e privati come pure quella della forza motrice;

Costruzione ed esercizio tramways elettrici nella città di Sofia e suoi dintorni.

Per schiarimenti rivolgersi al Museo commerciale di Torino.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Costruzioni Navali — Spezia (25 agosto, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di **tubi** di ottone e tubi di rame di varie specie e dimensioni. Importo L. 300,000. Cauzione provvisoria L. 30,000. Fatali 10 settembre, ore 12.

R. Arsenale di Costruzione — Napoli (1° settembre, ore 11, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** in due lotti: 1° lotto: kg. 15,100 profilato diverso ad L a L. 0.45; kg. 18,660 per lisce di sotto-fusti (a I verghe n. 64, ad E verghe n. 22) a L. 0.52. Cauzione L. 1650;

2° lotto; kg. 32,600 fino in verghe a L. 0.40. Cauzione lire 1304. Consegna a giorni 50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società degli Alti Forni ed Acciaierie in Terni. — Dal 1° ottobre saranno rimborsate le obbligazioni 4 1/2 per 0/0 della serie *B* in L. 500 e dal 1° gennaio quelle della serie 7ª 5 0/0 in L. 500. Saranno pure pagate le cedole n. 21 delle obbligazioni, serie *B*, in L. 11.25 dal 1° ottobre e n. 11 delle obbligazioni, serie 7ª in L. 10.10 dal 1° gennaio p. v.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Agosto 7	Agosto 14
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	533	538
» » Meridionali	»	703.50	708
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	357	357
» » Secondarie Sarde	»	278	276
» » Sicule	»	611	608
Buoni Ferrovie Meridionali	»	537.50	537.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	304	300
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	337	338
» » Gottardo 4 %	»	101	101
» » Mediterranee 4 0/0	»	507.50	509
» » Meridionali	»	323.50	326
» » Meridionali Austriache	»	404.50	407
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	318	313
» » » 2ª emiss.	»	301	304
» » Pontebba	»	476.50	471.50
» » Sarde, serie *A*	»	307	312
» » » serie *B*	»	300	303
» » » 1879	»	307	312
» » Savona	»	325	341
» » Secondarie Sarde	»	453.50	453
» » Sicule 4 0/0 oro	»	488	491
» » Tirreno	»	480	483
» » Vittorio Emanuele	»	340	344

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

21 agosto. — **Società Anonima miniere Lanusei.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella Sede sociale in Genova, via Caffaro, n. 3, int. 4.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 21ª Decade — dal 21 al 31 Luglio 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	1,252,767.50	60,984.01	345,178.45	1,148,558.50	12,258.45	2,819,746.91	4,248
1896	1,150,840.07	57,534.56	334,109.22	1,023,398.23	14,681.91	2,580,563.99	
Differenze nel 1897	+ 101,927.43	+ 3,449.45	+ 11,069.23	+ 125,160.27	— 2,423.46	+ 239,182.92	
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	21,423,031.16	1,095,051.52	6,479,859.27	25,625,558.08	218,911.84	54,842,411.87	4,248
1896	20,516,032.40	1,079,795.78	6,148,264.38	22,923,693.84	252.262,30	50,920,048.70	
Differenze nel 1897	+ 906,998.76	+ 15,255.74	+ 331,594.89	+ 2,701,864.24	— 33,350.46	+ 3,922,363.17	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	98,160.35	3,105.11	28,570.50	105,906.40	1,301.55	237,043.91	1,377
1896	76,685.36	2,760.47	23,852.80	93,016.82	888.15	197,203.60	
Differenze nel 1897	+ 21,474.99	+ 344.64	+ 4,717.70	+ 12,889.58	+ 413.40	+ 39,840.31	
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	1,425,588.11	33,918.07	527,158.72	2,386,335.28	26,235.91	4,399,236.09	1,377
1896	1,344,158.28	32,520.73	455,854.37	2,007,414.65	29,589.65	3,869,537.68	
Differenze nel 1897	+ 81,429.83	+ 1,397.34	+ 71,304.35	+ 378,920.63	— 3,353.74	+ 529,698.41	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
543.43	493.83	+ 49.60	10,552.60	9,759.36	+ 793.24

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

2ª Decade — Dall'11 al 20 Luglio 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	93,050.00	2,423.00	12,100.00	109,022.00	6,164.00	222,759.00	616.00	362.00
1896	99,539.00	1,662.00	10,149.00	91,900.00	1,378.00	204,628.00	616.00	332.00
Differenze nel 1897	— 6,489.00	+ 761.00	+ 1,951.00	+ 17,122.00	+ 4,786.00	+ 18,131.00	»	+ 30.00
				PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1897.				
1896-97	181,484.00	4,145.00	22,510.00	198,354.00	6,661.00	413,154.00	616.00	671.00
1895-96	188,275.00	3,247.00	18,684.00	174,444.00	6,319.00	390,969.00	616.00	635.00
Differenze nel 1897	— 6,791.00	+ 898.00	+ 3,826.00	+ 23,910.00	+ 342.00	+ 22,185.00	»	+ 36.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	47,749.00	928.00	3,734.00	16.577,00	174.00	69,162.00	484.00	143.00
1896	41,331.00	816.00	3,662.00	17,685.00	155.00	63,649.00	484.00	132.00
Differenze nel 1897	+ 6,418.00	+ 112.00	+ 72.00	— 1,108.00	+ 19.00	+ 5,513.00	»	+ 11.00
				PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1897.				
1896-97	81,507.00	1,678.00	6,301.00	32,823.00	271.00	122,580.00	484.00	253.00
1895-96	74,179.00	1,476.00	6,910.00	36,930.00	260.00	119,755.00	484.00	247.00
Differenze nel 1897	+ 7,328.00	+ 202.00	— 609.00	— 4,107.00	+ 11.00	+ 2,825.00	»	+ 6.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	2,052.00	244.00	174.00	364.00	»	2,834.00	23.00	123.00
1896	2,880.00	121.00	168.00	402.00	»	3,571.00	23.00	155.00
Differenze nel 1897	— 828.00	+ 123.00	+ 6.00	— 38.00	»	— 737.00	»	— 32.00
				PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1897.				
1896-97	5,663.00	452.00	364.00	1,192.00	»	7,671.00	23.00	334.00
1895-96	5,686.00	210.00	342.00	1,201.00	»	7,439 00	23.00	323.00
Differenze nel 1897	— 23.00	+ 242.00	+ 22.00	— 9.00	»	+ 232.00	»	+ 11.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo *fr.* 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
		Déjeun.				
Calais-M. (ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranzo				
	Par.	*Vagon-*		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	*Restaurant*		8 24 pomer.	7 45 a.	

STAZIONI		(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.	2 24 a.	2 03 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève	—	»	8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 43 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	↓
Novara	Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . .	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa	—	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna	—		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze	—	—	6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—	12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli	Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . .	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . .	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) .	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.

STAZIONI		(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.
Calais-M. (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.
Londres Victoria .	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Direttore proprietario responsabile

ANNO XXX. Sabato, 21 Agosto 1897 NUM. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

I LAVORI PORTUARI E FERROVIARI
DI GENOVA

In seguito all'approvazione per parte del Parlamento del disegno di legge per le nuove opere portuali e ferroviarie di Genova, che abbiamo già pubblicato, si è radunata in questa città la Conferenza, da noi preannunciata, dei rappresentanti dei singoli enti interessati, allo scopo di concordare il programma per l'ordine e per il tempo della graduale esecuzione delle opere predette, i cui progetti di dettaglio per la parte ferroviaria sappiamo essere in avanzato corso di studio.

Il risultato di tale Conferenza viene esposto nel seguente verbale, al quale fa seguito il riparto annuale dei singoli lavori:

« Oggi, 31 luglio 1897, nell'ufficio del Genio Civile di Genova, sono convenuti i signori: comm. Pietro Giaccone, Ingegnere Capo del Genio Civile; comm. Francesco Pozzo, Sindaco della città di Genova; comm. Vincenzo Crosa. Ispettore superiore, Direttore del Circolo ferroviario di Torino; cav. Alberto Pennacchio, Capo-servizio aggiunto del servizio Manutenzione, Sorveglianza e Lavori delle S. F. M., allo scopo di concordare un programma intorno all'ordine e al tempo della graduale esecuzione delle opere di prima urgenza per il Porto e le Stazioni ferroviarie di Genova.

« Il comm. Giaccone dà lettura della lettera di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, in data 26 corr., N. 5361, Div. 6ª, che conferisce il suaccennato incarico: indi, riferendosi alla convenzione passata, il 18 maggio u. s., fra S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici e il signor Sindaco di Genova, e ricordando come nel convegno 6 aprile precedente fosse già stabilito che i lavori proposti avrebbero potuto eseguirsi in cinque anni, presenta una proposta di riparto dei vari lavori portuali, corrispettivo importo presuntivo ripartito per ciascun anno del quinquennio, giustificando la sua proposta colle considerazioni di dovere suddividere le opere in modo che possano essere eseguite col minimo incaglio per il commercio, che non si intralcino l'una coll'altra, che sia fatta la debita ragione alla normale produzione della Cava, e finalmente che l'importo dei lavori resti il più equamente possibile ripartito nelle varie annate. Sottopone tale sua proposta all'esame e parere degli intervenuti.

« Esaminando tale schema, esso viene, dopo breve discussione, riconosciuto come pienamente rispondente alle esigenze suaccennate, e quindi unanimemente approvato.

« Successivamente il comm. Giaccone invita i rappresentanti del servizio ferroviario a formulare analoghe proposte per quanto riguarda i lavori delle due Stazioni e Gallerie ferroviarie.

« In seguito a discussione, alla quale prendono parte tutti gli intervenuti, i rappresentanti del servizio ferroviario propongono che fin dal primo anno siano attivamente intrapresi i lavori della nuova Stazione di Piazza Brignole e di sistemazione della Galleria della traversata, e iniziata, specialmente per quanto riguarda le pratiche e le spese di occupazione delle aree, l'opera di sistemazione della Stazione di Piazza Principe; che, del resto, tutti i lavori delle due Stazioni siano condotti a termine entro il terzo anno.

« Tale programma, soggiungono i suddetti rappresentanti, potrà essere realizzato, purchè mediante opportune pratiche da passarsi fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello della Guerra, si ottenga entro breve termine la consegna dell'Arsenale di terra, che fa parte della zona d'ingrandimento della Stazione di Piazza Principe, e purchè sia sollecita l'approvazione dei progetti nelle competenti sedi superiori.

« Quanto alla Galleria di Carignano osservano non potere far proposte circa il tempo del suo eseguimento, dipendendo esso dalla condizione di un determinato traffico, la cui realizzazione non può oggi essere prevista.

« Assentendosi da tutti a tali proposte, si concreta il risultato della discussione nell'allegato prospetto, il quale è unanimemente approvato.

« In fede di che si è redatto il presente verbale in semplice originale, da conservarsi nell'archivio del Genio Civile, che, previa lettura, si sottoscrive, in segno di approvazione, dagli intervenuti ».

Firmati: « P. Giaccone, avv. Francesco Pozzo, V. Crosa e A. Pennacchio ».

Ecco il prospetto di riparto annuale dei lavori:

1. Ampliamento e sistemazione del Ponte Biagio Assereto:

Calate e riempimenti, importo L. 1,810,000. Riparto per anni: primo anno L. 600,000; secondo anno L. 600,000; terzo anno L. 610,000;

12 gru a tipo elevato, importo L. 240,000. Riparto per anni: primo L. 80,000; secondo L. 80,000; terzo L. 80,000;

Lavori ferroviari, importo L. 450,000. Riparto per anni: secondo L. 200,000; terzo L. 250,000.

2. Ampliamento e sistemazione del Ponte Federico Guglielmo:

Calate e riempimento, importo L. 810,000. Riparto per anni: secondo L. 410,000; terzo L. 400,000;

Magazzini, balconata, passerella e diversi, importo L. 965,000. Riparto per anni: terzo L. 165,000; quarto L. 400,000; quinto L. 400,000;

Lavori ferroviari, importo L. 25,000. Riparto per anni: secondo L. —; terzo L. 25,000.

3. Nuove calate nell'avamporto, importo L. 900,000. Riparto per anni: quarto L. 500,000; quinto L. 400,000.

4. Colmamento del Mandraccio (con materiale proveniente dalla demolizione della soprastruttura del Molo Vecchio), importo L. 200,000. Riparto per anni: primo lire 200,000.

5. Demolizione del Molo Vecchio, importo L. 1,200,000. Riparto per anni: quarto L. 600,000; quinto L. 600,000;

6. Pennello alla testata del Molo Giano, importo lire 150,000. Riparto per auni: primo L. 70,000; quinto lire 80,000.

7. Trasformazioni delle gru esistenti dal tipo basso al tipo elevato e impianto di altre otto gru a tipo elevato sulle calate occidentali, importo L. 480,000. Riparto per anni: primo L. 240,000; secondo L. 240,000.

8. Sistemazione di via Carlo Alberto, importo L. 180,000. Riparto per anni: primo L. 180,000.

9. Pavimentazioni e formazioni di passeggi a livello sulle calate, importo L. 790,000. Riparto per anni: primo L. 170,000; secondo L. 170,000; terzo L. 200,000; quarto L. 250,000.

10. Costruzione di una nuova Stazione a Piazza Brignole, importo L. 2,600,000. Riparto per anni: primo lire 1,200,000; secondo L. 800,000; terzo L. 600,000.

11. Sistemazione della Stazione di Piazza Principe, importo L. 3,900,000. Riparto per anni: primo L. 800,000; secondo L. 2,000,000: terzo L. 1,100,000.

12. Sistemazione della Galleria della traversata, importo L. 300 000. Riparto per anni: primo L. 300,000.

13. Galleria di Carignano, dalle Grazie alla Stazione del Bisagno, importo L. 2,500,000. L'epoca di quest'opera resta indeterminata, perchè subordinata a una condizione, la cui realizzazione non può oggi essere prevista.

LA FERROVIA MONACO-MILANO

In Germania, ed è curioso che nessuno finora l'abbia avvertito, non si vede di buon occhio il Sempione; e benchè sia proprio un'Impresa tedesca che ha in portafoglio il contratto per la costruzione del tunnel, è l'alta Banca, non meno tedesca, che caccia piuttosto sì che no dei travicelli fra le gambe a chi vorrebbe troppo correre all'attuazione del disegno.

Così scrive il corrispondente del *Corriere della Sera* da Berlino, il quale soggiunge:

Oggi stesso l'organo bancario per eccellenza, la *Frankfurter Zeitung*, non mette, per esempio, delle pulci nell'orecchio agli azionisti della Società ferroviaria del Giura-Sempione?

Si affrettino (essa consiglia), si affrettino a far intestare in proprio nome le loro azioni affine di poter votare quando la Società li convocherà per la questione del prestito; e considerino, « considerino bene se i redditi del tunnel possono essere tanto rimuneratori da giustificare un tanto debito ». E qui fa dei calcoli suoi su quel che potrà importare questo debito della Società ferroviaria. La *Revue de Lausanne* ha detto che basteranno un quaranta milioni? La *Frankfurter* risponde che « le sono arti per strappare la sovvenzione di quattro milioni al Cantone del Vallese » e che la Società ferroviaria avrà bisogno non di quaranta, ma di sessanta milioni. E perchè ciò? « Perchè (c'insegna il giornale di Francoforte) se è vero che il tunnel costerà 54 milioni e mezzo, per altri lavori saranno necessari 3 milioni e 900,000 franchi, per le spese generali 1,300,000, per gl'interessi 7,200,000; per i lavori preliminari, le operazioni finanziarie, ecc., 3,100,000; e, d'altra parte, i 20 milioni di sovvenzioni, sui quali si calcola, non sono tutti in denaro; quattro e mezzo dei Cantoni svizzeri sono rappresentati da rinunzie a certi loro diritti; e la sovvenzione del Governo italiano si pagherebbe in piccole rate annuali di 66,000 lire. Aggiungete le spese che si faranno necessarie per aumento del materiale viaggiante, per lavori accessori, ecc., e sarà una sessantina di milioni cui dovrà provvedere la Compagnia ». « E se anche poi (conchiude la *Frankfurter* combattendo a priori l'obbiezione), se anche le ferrovie svizzere passassero allo Stato, ciò di cui non si sarà sicuri che dopo la votazione popolare, la cosa sarà alquanto grave lo stesso per molti tra gli azionisti della Compagnia, perchè le sovvenzioni non si domandano più, come, secondo il piano del 1887, a fondo perduto, ma verso rilascio di azioni da franchi duecento nominali, le quali, innanzi tutto, avranno una parte, benchè piccola, nei redditi, e poi, in caso di liquidazione, saranno da rimborsarsi subito dopo le azioni di fondazione, cioè prima di quelle di godimento... ».

Ma questa guerricciuola bancaria, che naturalmente finirà con un bel trattato di pace appena i belligeranti ci trovino il loro interesse, non è il più importante fenomeno suscitato dal Sempione.

Mentre ai banchieri conviene di fare ancora gli scettici intorno all'attuazione del valico, ad altri (grandi negozianti, pensatori, pubblicisti, ufficiali, ingegneri e... progettisti) conviene di darlo per cosa certa, per cosa fatta, e ponzare in che modo la Germania deve mettersi la mano d'attorno per conservare e migliorare la propria situazione commerciale e strategica (anche la strategia tirano in ballo!) rispettivamente all'Italia, impedire che certe correnti del traffico sieno deviate dal Sempione, e, insomma, per avvicinarsi ancora nel modo più spiccio possibile all'Italia e specialmente al grande *Knotenpunkt* ferroviario, a Milano. E questo mezzo, anche per mettere d'accordo gl'interessi della Baviera con quelli della Prussia, si crede adesso di averlo trovato nel proseguimento della linea Berlino Monaco direttamente, attraverso monti e vallate, sino a Milano e all'Italia nord-occidentale.

Oggi, chi vuole far questo viaggio deve passare per il Gottardo o per il Brennero e seguire, in ogni caso, da Monaco in giù, una specie di rettangolo. La nuova linea Monaco-Milano dovrebb'essere, invece, una quasi perfetta diagonale. E poichè quella parte della regione alpina è quasi priva di ferrovie (un deserto la dicono qui), possono sbizzarrirsi nel cercare il tracciato migliore per passare, ciò che è l'importante, dapprima dall'altopiano bavarese, attraverso le così dette Alpi calcari, all'Inn, e poi, da questo, oltre lo spartiacque, nella regione padana.

Si vorrebbe dunque o seguire la Monaco-Innsbruck sino a Scharnitz o al passo di Seefeld e deviare ad occidente verso Telfs; ovvero staccarsi da quella linea stessa a sud del Walchensee verso Patenkirchen e via per la valle della Loisa, il Fernpass e la valle del Gurgl giù ad Imst e a monte dell'Inn sino al Finstermünz; oppure ancora staccarsi dalla ferrovia già esistente presso Penzberg, e, sempre seguendo la sponda sinistra della Loisa, volgersi ad Ohlstadt, e, traendo partito d'un tronco già in esercizio, a Partenkirchen.

Comunque, dal Finstermünz si vorrebbe staccarsi dalla ferrovia del Vintschgau, lambire l'Inn, entrare nell'Engadina; ivi, dal Maloia (1811 metri), seguire un aspro declivio e, via Chiavenna, venire al lago di Como, e Milano.

L'Engadina, col suo grande movimento di forestieri, sarebbe certo un buon cliente. La linea, mercè quel tratto, acquisterebbe ancora maggior carattere internazionale. Per quelle tali ragioni strategiche che ho accennato più su, alcuni però credono che bisognerebbe evitare la neutrale Svizzera e seguire un tracciato che dal Tirolo (perchè l'Austria la si crede, pare, legata per *omnia sæcula* alla Germania!) entrasse direttamente nel territorio italiano.

Così la Monaco-Milano la si farebbe staccare dalla Vintschgauer, anzichè dal Finstermünz, soltanto dietro Glurns, inoltrarsi per la Suldenthal e passando un tunnel, sotto all'Ortler, entrare nella Valtellina e da questa, naturalmente, nella regione del Lario per far capo a Milano.

Questo tunnel, si calcola, non avrebbe che una lunghezza di otto chilometri, mentre l'Arlberg ne ha 10 1\|4, il Moncenisio 12 1\|3, il Gottardo quasi 15 e il Sempione 19 3\|4.

Già, questa brevità del tunnel (dicono i fautori della Monaco-Milano) sarebbe un grande vantaggio; e insistono nel dimostrare che, come il Sempione « farà gl'interessi strategici della Francia », l'Ortler dovrebbe far quelli dell'Impero tedesco e dell'Austria per giunta. In altre parole (che non si dicono, ma s'intendono) si pensa e si vuol far pensare al modo di portare più alla spiccia nella pianura intorno a Milano buon nerbo di tedeschi e d'austriaci..... Alla larga! E' passato per sempre, speriamolo e vogliamolo, il tempo in cui sui campi lombardi venivano ad incontrarsi francesi da un lato, tedeschi dall'altro. E la cerchia delle Alpi sarà bene che non sia passata in armi nè da nemici, nè da troppo premurosi amici.

D'altro canto però è facile capire, da chi conosce i suoi polli... tedeschi, che queste « ragioni strategiche », questo « Sempione francese » non sono che gli spaventa-passeri messi in moto perchè così vuole l'ambiente, perchè, come mi confessò sorridendo l'autore d'un energico articolo della *Magdeburger Zeitung* sulla necessità appunto d'un « contraccolpo tedesco a schermo del « francese Sempione », qui, « nell'Impero tedesco prima di tutto conviene entrare nelle buone grazie dei militari ». Il vero scopo di chi medita e brama la Monaco-Milano è e resta commerciale.

Resta a vedersi se e quando potrebbe essere attuata! Ed ecco, dopo tanto libero volo nelle pure regioni alpine, la domanda assai rasoterra che ho fatto testè al signor Menghius di Monaco, il quale, e nella *Frankfurter Zeitung* tempo fa e in altri scritti, ha aperto una strenua campagna in pro dell'« antialtare al Sempione ».

— A che punto, verso l'attuazione (gli chiesi), si trova la Milano-Monaco?

E, in una sua lettera cortese, egli, mettendo i punti sugli *i*, anche quelli che non gli piacciono, mi risponde:

« Alcuni tronchi hanno già dei progetti tecnici, come la ferrovia oltre il Fernpass o il proseguimento della ferrovia del Vintschgau (Merano-Glurns) per il Reschen-Scheidegg nella valle dell'Inn e verso Landeck. Anche per l'Engadina vi sono dei progetti tecnici. Ma tutto ciò vale poco o punto; tutto ciò difetta di vasti orizzonti internazionali. E gli strani promotori di queste ferrovie non suppongono forse nemmeno che essi cooperano, non ad una piccola impresa locale, ma ad una grande via internazionale. E d'altronde nessuno degli Stati cointeressati vuole prendere l'iniziativa: non il nostro ministro bavarese de Crailsheim, non la Dieta tirolese. E che più? Gli engadinesi discutono ancora se una ferrovia sarebbe loro di vantaggio o no... ».

E allora? Allora, a noi non occorre ricordarlo che « Roma non è stata fatta in un giorno! ».

FERROVIA DEL GOTTARDO

Venticinquesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1896, all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 giugno 1897.

(Traduzione del *Monitore*).

(Continuazione — Vedi Num. 26, 27, 29, 30 e 31).

AD. V. — *Spese diverse.*

Le spese figuranti sotto questa rubrica per *locazioni*, sono di Fr. 6196.94 superiori a quelle dell'esercizio precedente; l'aumento è di Fr. 2034.81 sulle locazioni di stazioni e sezioni di linee, di Fr. 4101.59 sul materiale rotabile (nolo di vetture) e di Fr. 60.54 per uffici e magazzini.

Assicurazioni incendio. — I contratti principali non hanno subito alcuna modificazione.

L'assicurazione degli approvvigionamenti di cereali ha presentato l'anno scorso delle grandi difficoltà; le Compagnie concessionarie in Isvizzera non volevano più assumere integralmente i rischi dei depositi di Brunnen, rischi, che in seguito all'ingombro di tutte le tettoie e del rincaro delle merci che si verificò alla fine dell'anno, raggiungevano la cifra di Fr. 5,400,000; ne è risultato inevitabilmente che la nostra Compagnia è stata, durante qualche tempo, la sua propria assicuratrice per una somma di circa un milione di franchi.

Il valore totale assicurato dei cereali immagazzinati ammontava, alla fine del 1896, a Fr. 7,760,000.

Danni-interessi per accidenti. — Durante l'esercizio scorso, abbiamo dovuto trattare un piccolo numero di casi di responsabilità.

L'indennità relativa all'unico accidente di rilievo che è successo sulla rete è stata fissata con transazione amichevole; salvo una sola, tutte le domande d'indennità formulate in ragione della responsabilità civile, erano liquidate alla fine dell'anno.

A termini della Convenzione concernente la responsabilità comune delle conseguenze di accidenti ferroviari, abbiamo dovuto pagare nel 1896, per gli accidenti di Menchenstein e di Zollikofen:

Per Mennchenstein . . .	Fr.	8,123.20
Per Zollikofen	»	6,926.86
Totale	Fr.	15,050.06

Abbiamo effettuato questo pagamento coll'eccedenza rimanente del fondo di riserva in più del massimo statutario, rimanenza che era stata messa da parte a questo scopo e che ammontava a Fr. 4314.21; la differenza in più rimane a carico del Conto d'esercizio.

La liquidazione definitiva di quest'affare esigerà probabilmente ancora un certo tempo, ma essa è terminata sui punti principali ed i due o tre casi ancora pendenti non modificheranno guari il risultato finale.

Il numero dei *reclami per danni-interessi, per perdite, avarie e ritardi di merci* si elevò nel 1896 a 1407.

Si pagarono in indennità, per 783 casi, Fr. 14,887.14.

Da questa somma bisogna dedurre:

Rimborsi di Compagnie ferroviarie	Fr.	3,964.33
» impiegato	»	18.00
Prodotto della vend. di colli rimasti	»	199.26
Totale	Fr.	4,181.50

che deducendosi dalla predetta cifra, si ottiene a carico della Compagnia, per questo capitolo, la somma di franchi 10,705.55.

Diritti di concessione, imposte e contributi. — Il diritto di concessione che la nostra Compagnia deve versare alla Confederazione, è stato fissato nel 1896 pure a Fr. 53,200.

Nel nostro processo contro il Fisco cantovale ticinese

per l'imposta del nostro deposito di derrate alimentari a Bellinzona, il Tribunale arbitrale istituito a questo scopo ha pronunciata, il 22 maggio 1896, questa sentenza: « Il deposito delle derrate alimentari della Compagnia del Gottardo a Daro-Bellinzona è imponibile in virtù dell'art. 7 della Concessione ticinese ».

Questa decisione di principio non liquida tuttavia il processo; infatti, siccome la Compagnia non ritrae alcun profitto dal deposito delle derrate, non si può esigere da essa il pagamento di una « tassa d'industria e commercio », oltre l'imposta sul capitale. La vertenza sarà esaurita dal Tribunale cantonale, presso il quale noi abbiamo interposto appello.

Le *altre spese* ammontanti a Fr. 84,684 16, sono di Fr. 42,483.06 superiori a quelle del 1895 e comprendono tra gli altri:

Fr. 14,754.12 versamenti al deposito delle derrate alimentari di Bellinzona;
» 7,312.47 versamenti per i bagni impiantati in certe stazioni e nelle officine centrali;
» 21,832.19 versamenti per le scuole private della Compagnia;
» 28,624.45 partecipazione della Compagnia alla Esposizione Nazionale svizzera di Ginevra.

E. — Diversi.

1. — *Accidenti.*

Durante l'esercizio 1896, noi abbiamo dovuto registrare nell'esercizio propriamente detto, 79 accidenti, cioè: 6 *deragliamenti*, 2 *collisioni*, 70 *accidenti a persone* ed 1 *accidenti diversi*.

Questi accidenti causarono la morte ad un impiegato, ferite a 66 impiegati, 2 viaggiatori ed a 2 persone estranee.

La vittima dell'accidente mortale è Imhof Franz, guardiafreno ausiliario; il 4 maggio, volendo saltare sopra un treno merci in movimento, alla stazione di Wassen, questo agente sdrucciolò e cadde sotto le ruote di un veicolo.

2. — *Casse di previdenza.*

a) Cassa di soccorso per i funzionari ed impiegati.

La cifra dei membri attivi di questa cassa è salita da 1269 a 1313.

Il saldo a riportare è di L. 3,443,950.52.

b) Cassa di soccorso in caso di malattia per gli operai della ferrovia del Gottardo.

La *Cassa di soccorso per gli operai delle stazioni, magazzini, depositi ed officine* accusa nel 1896 un nuovo *deficit*, che è dovuto alle cause già segnalate precedentemente. In vista di ricondurre le riserve allo loro cifra primitiva, abbiamo versato a questa cassa la somma di fr. 25,000 prelevata sul residuo del premio realizzato sulla III emissione d'azioni, misura che il Consiglio d'Amministrazione ha ratificato con deliberazione del 1° febbraio 1897.

Nel corso dell'esercizio 1896 è terminata la revisione degli Statuti, intrapresa allo scopo di ristabilire l'equilibrio finanziario della cassa di cui si tratta, mentre che la cassa analoga per gli operai del servizio del mantenimento e sorveglianza della linea, può permettersi delle prestazioni più considerevoli.

Il Consiglio Federale ha approvato i nuovi Statuti in data del 20 gennaio 1897.

La *Cassa di soccorso degli operai occupati alla Nord-Lucerna-Immensee e Zoug-Goldau*, non ci suggerisce alcun rimarco speciale.

Il *saldo* al 31 dicembre 1896 era di fr. 21,030.84.

c) Fondi destinati a ricompensare gli atti eminenti compiuti in vista di prevenire gli accidenti nel servizio.

Durante l'ultimo esercizio, questo fondo si è accresciuto dell'ammontare degli interessi (fr. 2,734.58); si prelevarono fr. 150 per gratificazioni a diversi agenti del servizio di sorveglianza e di quello della trazione.

La situazione in titolo fr. 78,500 (valore nominale), obbligazioni 3 1/2 0/0 del Gottardo, aumentò, nel 1896, di fr. 3,500. (*Continua*).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Ferrovia elettrica da S. Quirico al Santuario di Nostra Signora della Guardia, presso Genova.

Con Decreto Reale, in data 1° luglio 1897, è stata approvata la Convenzione, che pubblichiamo qui sotto, stipulata il 23 giugno 1897, fra il Ministero dei Lavori Pubblici per conto dell'Amministrazione dello Stato ed il sig. comm. avv. Edoardo Pizzorni, deputato al Parlamento Nazionale, quale legale rappresentante della Società anonima cooperativa all'uopo costituitasi, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a trazione elettrica a scartamento ridotto da S. Quirico al Santuario di Nostra Signora della Guardia, presso Genova.

CONVENZIONE.

Fra Sua Eccellenza l'ing. Giulio Prinetti, Ministro dei Lavori Pubblici e la Società anonima cooperativa per la costruzione ed esercizio della ferrovia elettrica da S. Quirico al Santuario di Nostra Signora della Guardia presso Genova, rappresentata dal sig. comm. avv. Edoardo Pizzorni, deputato al Parlamento, presidente del Consiglio di amministrazione, come da procura in data 19 giugno 1897, rogata dal notaio sig. Oreste Tommasini di Genova, che si allega alla presente sotto il n. I;

si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Società anonima cooperativa, all'uopo costituitasi, la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a trazione elettrica da San Quirico al Santuario di Nostra Signora della Guardia in provincia di Genova, che la medesima si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dall'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), dalla legge 27 dicembre 1896, n. 561, e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del Capitolato relativo ad essa allegato sotto il n. II.

La concessione non potrà essere ceduta ad altri senza una speciale autorizzazione del Governo.

Art. 2. Emanato il decreto reale di approvazione della presente Convenzione, dovrà la concessionaria, entro un mese dalla data della pubblicazione del decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, dare una cauzione di L. 5625 di rendita 5 0/0, in titoli al portatore del consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale di cui al seguente articolo.

Art. 3. In conto del deposito definitivo previsto all'articolo precedente, ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dalla concessionaria eseguito il deposito di L. 2800 di rendita in titoli al portatore del consolidato italiano 5 0/0, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 236, rilasciata il 22 corrente mese dalla Tesoreria provinciale di Genova (Servizio della cassa dei depositi e prestiti).

Art. 4. Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'art. 2, si intenderà di avere la concessionaria rinunciato alla concessione, e la medesima incorrerà nella perdita della cauzione preliminare senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'autorità giudiziaria.

Art. 5. La concessionaria, per gli effetti della presente Convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma presso il Sindaco.

Art. 6. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 23 del mese di giugno dell'anno 1897. (*Seguono le firme*).

Nel prossimo numero pubblicheremo il Capitolato.

LE CASSE DI RISPARMIO ORDINARIE IN ITALIA

Lo sviluppo delle Casse di risparmio ordinarie durante il periodo 1876-96 risulta dal seguente specchietto:

Anni	Libretti Num.	Crediti Lire	Patrimonio Lire	Utili netti Lire
1876	833,760	552,754,433	49,802,905	mancano le notizie per gli anni 1876-1883.
1877	880,022	574,049,818	55,520,641	
1878	886,947	602,183,264	61,225,804	
1879	925,466	656,813,488	66,196,576	
1880	958,044	656,721,574	68,539,022	
1881	997,026	714,805,451	75,142,607	
1882	1,047,139	743,907,203	80,180,237	
1883	1,089,287	800,634,105	87,503,509	
1884	1,143,784	890,874,829	94,834,983	6,587,729
1885	1,189,167	954,457,808	101,659,015	6,896,749
1886	1,248,360	1,033,324,476	109,045,897	7,972,219
1887	1,294,552	1,077,279,616	117,966,582	8,061,453
1888	1,333,820	1,116,279,254	125,028,661	8,586,675
1889	1,358,672	1,139,145,875	123,741,300	8,512,405
1890	1,397,301	1,166,385,847	132,218,560	9,215,069
1891	1,415,308	1,177,218,675	139,657,149	8,957,482
1892	1,441,521	1,214,976,134	146,785,951	10,058,358
1893	1,475,000	1,258,052,466	150,692,973	8,555,157
1894	1,554,425	1,306,919,314	154,916,579	8,598,090
1895	1,588,421	1,343,720,018	163,061,931	9,015,517
1896	1,598,455	1,346,277,102	167,906,183	9,500,000

Il numero dei libretti accesi, che era di 833,760 al fine del 1876, è salito a 1,598,455 al 31 dicembre del 1896, con aumento assoluto di 764,695 libretti ed aumento percentuale del 91.71.

Più notevole è stato l'accrescimento dei depositi. Da L. 552,754,433 al 31 dicembre 1876 salì progressivamente fino a L. 1,346,277,102 alla fine del 1896. Aumento assoluto L. 794,522,619; aumento percentuale: il 143.74.

I maggiori aumenti nei depositi verificaronsi negli anni:

1884 (L. 90,240,724) — 1886 (L. 78 866,668)
1885 (L. 63,582,279) — 1883 (L. 56,728,908)

I minori negli anni:

1896 (L. 2,557,084) — 1891 (L 10,839,824)
1877 (L. 21,295,385) — 1889 (L. 22,866.621)

Eccone la dimostrazione:

Anni	Libretti Num.	Depositi Lire	Patrimonio Lire
1877	46,662	21,295,385	5,717,736
1878	6,925	28,133,446	5,705,163
1879	36,519	54,630,224	4,970,772
1880	32,578	20,908,086	2,342,446
1881	42,982	28,083,877	6,603,585
1882	40,113	29,101,852	5,037,630
1883	52,148	56,726,902	7,323,262
1884	64,497	90,240,724	7,331,474
1885	45,380	63,582,979	6,824,032
1886	59,193	78,866,668	7,386,882
Media del decennio . .	42,890	48,057,014	5,924,298
1887	49,192	43,955,140	8,910,785
1888	39,268	38,999,588	7,062,079
1889	24,852	22,866,621	3,542,804
1890	38,629	27,239,972	3,747,095
1891	18,007	10,832,824	7,438,589
1892	26,213	37,728,459	7,128,802
1893	33,487	43,076,332	3,907,022
1894	79,417	48,866,848	4,223,606
1895	32,996	36,800,714	8,145,362
1896	10,034	2,557,084	4,844,252
Media del decennio . .	34,909	31,292,252	5,886.040
Media generale . . .	38,899	39,674,633	5,905,169

Importo medio di ciascun deposito L. 840; ossia quintuplo del deposito medio presso le Casse postali. Ed è giusto che ciò sia perchè le Casse postali hanno appunto l'ufficio di raccogliere il piccolo risparmio.

Paragonando lo sviluppo delle Casse ordinarie di risparmio con quello delle Casse postali si nota questo fenomeno, che cioè il movimento delle prime accenna piuttosto a decrescere, mentre il movimento delle seconde continua il suo corso ascendente.

In complesso sono circa 2 miliardi di lire, che rappresentano il risparmio nazionale nel giro di un ventennio. È una cifra abbastanza notevole, la quale dimostra che non siamo poi così poveri, come ci si dice o ci si crede noi stessi. Nè bisogna pensare che tutto il risparmio affluisca alle Casse. L'assorbimento continuo del nostro Consolidato dall'estero è lì per provare che un'altra parte non indifferente del risparmio si svolge da quella parte.

Nell'ultimo decennio le sole Casse postali ne hanno acquistato per conto dei librettisti tanto quanto corrisponde ad una rendita annua di L. 6,379,552; destinandovi circa 120 milioni di lire che devono essere conteggiate in aumento al piccolo risparmio.

Un paese, che ha una riserva, rappresentata dal risparmio, di due miliardi, può guardare con serena fiducia all'avvenire, se una buona e seria amministrazione pubblica saprà sviluppare le attività latenti.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° luglio 1897*).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

I. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 559. Parte eseguita in iscavo m³ 548,460. Totale m³ 1,107,460. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 0,000. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 7,150. Totale m³ 7,150. Movimento complessivo m³ 1,114,610. Il lavoro eseguito in giugno è di m³ 1570 di scavo. La parte in rialzo risulta ultimata; resta da eseguirsi m³ 7,150 di scavo.

b) Opere d'arte. — Durante il mese si sono ultimate 6 opere maggiori ed 1 delle minori. Delle 147 opere, fra maggiori e minori, 144 sono ultimate; restano da ultimarsi n. 2 minori ed una maggiore. Il lavoro fatto può ritenersi di 99[100 del totale, come il mese precedente.

c) Gallerie. — Sono tutte ultimate, meno piccoli lavori di finimento in alcune; il loro numero ammonta a 17, di lunghezza complessiva 10,040.20.

d) Stazioni. — Nel mese si è lavorato nei fabbricati della stazione di Potenza Superiore. Il lavoro fatto corrisponde a 91[100 del totale,coll'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato nella sola cantoniera alla progressiva 65.480, eseguendo le murature di elevazione e l'armatura del tetto. Nell'insieme si hanno 38 case ultimate e 3 in costruzione. Il lavoro eseguito corrisponde a 98[100 del totale, come il mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 85[100 del totale, coll'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Nel mese si è lavorato in 11 di tali opere. Nell'insieme se ne hanno 123 ultimate e 9 in costruzione.

h) Armamento. — Nel mese si è ultimata la massicciata in 1° strato ed eseguiti ml. 8050 di massicciata in 2° strato. Si è inoltre ultimata la posa del ferro. E nell'insieme: Massicciata 1° strato ml. 42,315. (Ultimata). Massicciata 2° strato ml. 22,060. Posa ml. 42,315.

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. Ultimati in maggio. Si sono avuti in totale m³ 1,357,395 di rialzo e m³ 944,955 di scavo.

b) Opere d'arte. — Sono tutte ultimate, eccetto un cavalcavia e due muri di sostegno, ai quali mancano parapetti.

c) Gallerie. — Tutte ultimate. La loro lunghezza complessiva ascende a m. 20,994.71.

c¹) Gallerie di difesa contro le valanghe di neve. — Sono in n. di 7, della lunghezza complessiva di m. 895. Nel mese si è lavorato in tutte, ultimandosi i pilastri, eseguendo ml. 520 di muratura in calotta e m³ 86 di piedritti. Due di dette gallerie sono ultimate. Il lavoro eseguito si può ritenere di 90[100 con l'aumento di 30[100 sul quantitativo del mese precedente. Le rettifiche dei fossi e l'argine di difesa sono quasi ultimati.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese al fabbricato viaggiatori e fabbricato cessi in stazione di Carovilli, ed al magazzino merci in stazione di Pescolanciano. I fabbricati ultimati sono in totale 52; in costruzione 9. Il lavoro fatto corrisponde a 97[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato, nel mese, in una sola cantoniera. Le case ultimate sono in numero di 83, quelle da ultimarsi in numero di 13. Il lavoro fatto corrisponde a 99[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 90[100 del totale, con l'aumento del 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ve ne sono n. 162 ultimate e n. 3 in costruzione; nel mese si è lavorato in n. 5 di tali opere.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese: ml. 1400 di massicciata in 1° strato, che così risulta ultimata; metri lineari 20,100 di massicciata in 2° strato; e ml. 1000 di posa. E nell'insieme si ha: massicciata 1° strato metri lineari 102,001 (ultimata); massicciata 2° strato metri lineari 92,101. Posa ml. 97,800. Posa da eseguirsi metri lineari 4201.

><

Ferrovia Parma-Spezia.

(Appalto per la provvista di ferri minuti per l'armamento del tronco Guinadi-Pontremoli).

Il giorno 6 settembre p. v., al Ministero dei Lavori Pubblici, dinnanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di tipo speciale e del 1° tipo ferrovie complementari, occorrenti per l'armamento del tronco Guinadi-Pontremoli, della ferrovia Parma-Spezia, in due lotti, come segue:

Lotto I: Piastre intermedie di ferro, quint. 179.38; Piastre doppie di giunzione in ferro, quintali 258.20. Somma di stima, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto, L. 17,122.70. Cauzione in numerario o in titoli, come all'art. 5 del Capitolato generale d'appalto, provvisoria L. 900, definitiva L. 1800;

Lotto II: Caviglie a vite mordente in acciaio, quintali 70.20. Somma di stima, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto, L. 3369.60. Cauzione, come sopra, provvisoria L. 200, definitiva L. 400.

><

Ferrovia economica Mondovì-Villanova.

Il Consorzio della Ferrovia economica da Fossano a Mondovì ha presentato all'approvazione governativa il progetto di una ferrovia economica da Mondovì a Villanova, chiedendo contemporaneamente, la concessione governativa della costruzione e dell'esercizio del detto tronco di ferrovia economica per la durata di anni 90, in base alle vigenti leggi, ed il sussidio chilometrico in quella maggior misura possibile e per un numero il più lungo possibile di anni, in base pure alle vigenti leggi in materia. Il progetto di cui sopra venne studiato prendendo per base i seguenti criteri:

1. Dare alla linea il tipo di ferrovia economica con scartamento ridotto a m. 0.95 (IV tipo per ferrovie complementari) tanto da poter raggiungere eventualmente il raggio minimo di m. 70 per le curve, ed il limite massimo del 50 per mille per le livellette, assegnati per le ferrovie di tale tipo dalle vigenni disposizioni ministeriali;

2. Considerare il nuovo tronco come il prolungamento della ferrovia economica Fossano-Mondovì, attualmente e già da molti anni in esercizio. Tale ferrovia venne appunto costruita secondo il tipo accennato al capoverso precedente, onde risulta logico e naturale questo secondo criterio;

3. Comprendere nel progetto lo studio di una diramazione alle cave di ghiaia dette della Rocchetta a sud-ovest di Villanova, essendo che tali cave, con tutta certezza, daranno il più importante contingente di traffico alla costruenda ferrovia;

4. Prevedere fin d'ora un eventuale prolungamento verso il paese di Roccaforte, dato come è a sperarsi, che aperto al pubblico esercizio il tronco Mondovì-Villanova, non tardi a manifestarsi la convenienza di un tale prolungamento di non troppo difficile esecuzione.

La linea proposta, compresa la diramazione alle cave di ghiaia, ha lo sviluppo totale di m. 8324.76, il quale nel suo andamento planimetrico è ripartito in m. 6442.74 di tratti in rettifilo, ed in m. 1882 02 di tratti in curva, di cui uno breve, all'uscita dalla stazione di Mondovì, con raggio di m. 70; e quelli di ingresso al piazzale della stazione di Villanova ed al piazzale delle Cave, di raggio m. 80. Tutte le altre curve hanno raggio da m. 100 a m. 1000.

Per quanto riguarda l'andamento altimetrico si hanno: m. 884.68 in orizzontale, due brevi tratti della complessiva lunghezza di m. 190.50 in discesa di m. 2.50 il primo e m. 0.40 per cento il secondo, m. 5904.62 in salita variabile fra m. 0.282 e m. 3.50 per cento, metri 777.11 in due tratte consecutive in principio del tronco di m. 4.31 la prima e m. 4 per cento di salita la seconda, ed in ultimo della diramazione alle cave metri 567.85 colla massima salita del 5 per cento.

Le opere d'arte principali progettate lungo la linea, la quale si mantiene in sede propria per tutta la sua lunghezza, sono le seguenti:

1. Sotto-passaggio per la strada alla cascina Beila, in muratura, a volto, di m. 3; km. 2.375;

2. Ponte obliquo a travata metallica di m. 9 di luce sul canale Pistoia, km. 4175.80;

3. Sottovia obliquo a travata metallica di m. 5

sul retto, sulla strada provinciale Villanova-Roccaforte, nel tronco di diramazione alle cave di ghiaia, chilometri 7458.50;

4. Il sottovia a volto per la strada e rio della Rocchetta, pure sulla diramazione alle cave, di luce m. 2.50 solamente, ma importante per la lunghezza della canna, chilom. 7556.20.

Le opere d'arte minori sono in numero di 21 di luce compresa fra m. 0.40 e m. 2.15. Di esse n. 2 sono del tipo a rotaie sospese, n. 6 con coperture a lastroni e n. 13 con volto in muratura.

Le stazioni e fermate proposte lungo la linea sono le seguenti: 1. Stazione di Mondovì, all'origine del tronco; 2. Fermata facoltativa di Mondovì-succursale, alla progressiva 706.70; 3. Fermata di Beila, alla progressiva 2854; 4. Fermata di Bongiovanni alla progressiva 5.379; 5. Fermata di Frabosa e Bossea, alla progressiva 6.393; 6. Stazione di Villanova alla progressiva 7318.60; 7. Stazione alle cave di ghiaia.

I passaggi a livello sono in numero di 27, dei quali uno per la strada provinciale ed i rimanenti per strade di minore importanza e per passaggi privati. Ai primi venne prevista la chiusura con cancelli in ferro, ai secondi per importanza con semplici catene, ai passaggi privati non fu prevista chiusura di sorta. L'armamento è del terzo tipo per ferrovie economiche complementari, con rotaie Vignoles in acciaio Bessemer del peso di chilogrammi 21 per metro lineare e di m. 9 di lunghezza. La posa di ogni campata è proposta con 10 traverse. I traversi vennero previsti in legno rovere delle dimensioni di 1.80 × 0.20 × 0.12, che sono alquanto superiori a quelle generalmente adottate per questo tipo d'armamento. Alla massicciata stradale, formata di ghiaia naturale di torrente o di cave, ed eventualmente anche con pietrisco, verrà assegnata una sezione di m² 0.75 con uno spessore di centimetri 30. Il materiale di cui sarebbe preventivato l'acquisto è il seguente: N. 1 locomotiva-tender a tre assi accoppiati. del peso di 16 tonnellate (a vuoto) del tipo delle Officine Hagans a Erfurt; n. 4 vetture all'americana con terrazzini di seconda classe; n. 2 vetture pure all'americana con terrazzini, miste di prima e seconda classe; n. 20 vagoni a sponde basse pel trasporto di ghiaia. L'ammontare totale delle opere preventivate per l'esecuzione della linea, compreso anche il materiale mobile, ascende a L. 500,000.

Il prodotto dell'esercizio è calcolato sul traffico probabile di n. 100 viaggiatori per giorno e di 150 tonnellate di merci, pure per giorno, i quali trasporti, tenendo per base le tariffe in vigore pel tronco Fossano-Mondovì, dovrebbero dare un prodotto complessivo di L. 36,900, e cioè L. 14,400 i viaggiatori, e L. 22,500 le merci. Le spese di esercizio vengono computate sulla media di tre esercizi della Fossano-Mondovì, e salirebbero a L. 3250 per ogni chilometro, ossia per gli otto chilometri di sviluppo della linea a L. 26,000. Resterebbe quindi un prodotto annuo netto di L. 10,900.

><

L'inchiesta ferroviaria.

È atteso in Roma per la settimana prossima il senatore Gagliardo, presidente della Commissione per l'Inchiesta ferroviaria. Il Gagliardo si reca a Roma per conferire col Ministro dei Lavori Pubblici, on. Prinetti, prima di porre mano alla relazione. La quale relazione non potrà a meno di riuscire assai voluminosa, essendo intenzione della Commissione in genere, e del suo presidente in ispecie, di presentare un lavoro completo ed esauriente. Secondo i calcoli fatti, la relazione, la quale verrà stampata mano mano che si andrà mettendo insieme, non potrà essere presentata al Ministro che nella seconda quindicina di settembre.

><

L'Unione delle ferrovie d'interesse locale e la tassa fissa di bollo sui biglietti viaggiatori.

L'accoglienza favorevole che ebbe presso il Ministero dei Lavori Pubblici la proposta fatta dall'Unione delle ferrovie italiane d'interesse locale, di sostituire cioè la vigente tassa fissa di bollo sui biglietti di trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi con un equipollente aumento della pure vigente tassa proporzionale sui trasporti, ha spinto l'Unione stessa a studiare più completamente la questione sotto il punto di vista che la modificazione tributaria avrebbe sul movimento, e delle conseguenze con rapporto alle convenzioni di esercizio delle grandi reti.

Le conclusioni di tale studio furono riassunte in una breve Memoria di cui l'Unione ha rimesso alcuni esemplari al Ministero predetto, affinchè voglia interessarsi della questione. Dalla Memoria medesima si rileva che sulla modificazione tributaria si pronunciarono favorevolmente molte Camere di Commercio e Deputazioni Provinciali; sicchè non vi ha dubbio che un provvedimento legislativo in tale senso, senza portare pregiudizio alcuno alle finanze dello Stato, anzi, con probabile vantaggio delle medesime, incontrerà certo grande favore anche nel Parlamento.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Proposta di rifacimento di binario).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per il rifacimento in acciaio di m. l. 27,513.46 di binario in ferro, previsto per l'esercizio 1897-98 a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali. La spesa occorrente per l'esecuzione *à forfait* di tale rifacimento ammonta, compresa la fornitura dell'occorrente materiale metallico, a L. 186.196.62. Pel rifacimento in parola dee usarsi materiale in acciaio. del primo tipo delle ferrovie complementari. Le quantità ed il peso del materiale metallico di armamento sono le seguenti: rotaie da m. 9, N. 5498, tonn. 1,781.352; rotaie da m. 8.94, N. 616, tonn. 198.253; contro-rotaie per passaggi a livello N. 234, tonn. 8.424; ganascie speciali a corniera, 12.228, tonn. 134.508; chiavarde da 25 millimetri, N. 24.946, tonn. 18.460; piastre a due becchi, N. 62.362, tonnellate 124.724; arpioni ordinari, N. 115,554, tonn. 46.222; arpioni d'arresto, N. 25,680, tonn. 11.299.

(Percorrenza del materiale rotabile).

Percorrenza delle locomotive, delle carrozze, dei carri a bagaglio e dei carri da merce, durante il 4° trimestre del 1896, sulle linee della Rete Sicula:

Locomotive	km.	926,432
Carrozze	»	2,874,628
Carri a bagaglio	»	807.620
Carri da merce	»	4,316,019
Carri in servizio cumulativo . .	»	4,732

><

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

(Lavori di difesa alla sponda sinistra del fiume San Bartolomeo).

La Direzione della ferrovia Sicula Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani) ha presentato alla superiore approvazione il progetto di una gettata di massi artificiali pel rivesti-

mento a difesa della sponda sinistra del fiume San Bartolomeo fra i chilometri 71.948 e 72.079 e fra i chilometri 71.389 e 71.550 della linea predetta. I massi artificiali predetti sono proposti di calcestruzzo, parte in cemento e parte in malta di calce e pozzolana, delle dimensioni di 1 metro d'altezza, 1.20 di spessore e 1.67 di lunghezza per i primi 3 filari; e pei due filari soprastanti, delle stesse dimensioni, meno lo spessore, che sarebbe di metri uno.

><

Ferrovie della Sicilia.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete della Sicilia al 30 giugno 1897:

		In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	N.	18	—	18
con asse portante	»	28	—	28
a sei ruote accoppiate	»	73	—	73
ad otto ruote accoppiate	»	17	—	17
locomotive-*tenders* a sei ruote accoppiate, per servizio treni	»	12	—	12
ocomotive-*tenders* per manovre	»	8	—	8
Totale locomotive	N.	156	—	156
II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break	N.	5	—	5
di 1ª classe	»	24	—	24
di 2ª classe	»	68	—	68
miste di 1ª e 2ª classe	»	103	—	103
di 3ª classe	»	226	—	226
miste di 2ª e 3ª classe	»	10	—	10
(per servizi economici)				
miste di 1ª e 2ª classe	»	10	—	10
di 3ª classe	»	10	—	10
Totale carrozze	N.	456	—	456
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	58	—	58
con compartim. per posta	»	22	—	22
con compartim. per posta e ritirata	»	10	—	10
Totale bagagliai	N.	90	—	90
IV. *Carri:*				
scuderia	N.	9	—	9
per merci e bestiame	»	1144	—	1144
per merci scoperti ordinari:				
a sponde alte	»	302	—	302
a sponde basse	»	486	—	486
id. id. con bilico	»	29	—	29
per merci, aperti, a sponde alte, da 30 tonnellate	»	10	—	10
per merci aperti, a sponde basse, da 30 tonnellate	»	10	—	10
a cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.)	»	21	—	21
per terra e ghiaia	»	6	—	6
con grue	»	2	—	2
Totale carri	N.	2019	—	2019

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lacori Pubblici:

1. Il progetto per il rifacimento in acciaio di n. 30 scambi in ferro di antico tipo calabro-siculo. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 82,598.23 e considera anche il collocamento di una campata di m. 9 in acciaio del primo tipo complementare, avanti gli scambi che si trovano inseriti in armamento di tipo diverso dal primo complementare e da quello governativo;

2. La proposta per il ricambio della piattaforma di m. 3.75, esistente nella stazione di Lentini con altra del diametro di m. 4.50 di nuovo modello. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 3013.81;

3. Lo schema dí atto di sottomissione per l'eseeuzione, mediante contratto *à forfait*, dei rifacimenti in acciaio dei binari ancora armati in ferro;

4. La proposta per l'esecuzione di opere di difesa del corpo stradale fra le progressive chilometriche 329.742 e 329.867 della ferrovia da *Messina* a *Palermo*, in seguito alla rotta del 21 dicembre 1896, con annesso preventivo di spesa di L. 7305;

5. La proposta pèr il collocamento di una vasca ausiliare al rifornitore esistente in stazione di Campobello, nella linea da *Canicattì* a *Licata*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 6605;

6. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un fabbricato ad uso alloggio per il personale nella stazione di Bicocca, lungo la ferrovia *Messina-Catania-Siracusa*. Per la esecuzione delle opere relative occorre una spesa di L. 17,565.50;

7. Il progetto dei lavori necessari per provvedere alla rimozione dello scambio triplo alla *stazione di Trabia*, e la sostituzione con uno scambio doppio del primo tipo complementare, nonchè il prolungamento del binario. Spesa occorrente L. 3272.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato la sua approvaziane:

a) Alla rinnovazione per un altr'anno, a decorrere dal 22 giugno u. s. ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta B. De Albertis fu Francesco, per i suoi trasporti di grano e farine fra le stazioni di Santa Limbania e di Voltri;

b) Alla rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruiva la Ditta Jueter-Tognola e Comp. per i suoi trasporti di calce da Palombara Marcellina a Roma;

c) Alla proposta di concessione speciale a favore della Ditta Benini, per i suoi trasporti di bestiame dal Bergamasco alla Valtellina, dietro garanzia di un determinato traffico minimo annuale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Brescia-Trento. — Il giorno 13 corr. convennero a Vestone vari membri e l'intera presidenza del Comitato bresciano pella ferrovia Brescia-Trento non che il segretario del Comitato di Condino.

Dopo che furono rammentati i dati statistici ed economici non che la descrizione dell'andamento della linea esposti nella relazione al Municipio di Brescia, fu espresso il bisogno di condensare questi dati in una sommarissima disposizione, perchè sia poi facilmente letta e si trovino raggruppati gli elementi di conteggio per i materiali e bestiami trasportandi colla futura ferrovia. Questi elementi che sono desunti da atti ufficiali devono conciliare la pubblica fede.

I convenuti discussero ed approvarono la proposta di rin-

viare sul terreno lo studio del progetto in settembre, onde concretare pel dicembre il progetto medesimo.

Dovendo procedere alla domanda all'onorevole Municipio di Brescia per un dato assegno per lo studio del progetto e ad analoga domanda di sussidio all'on. Deputazione provinciale, si stabilirono le norme per la stesa di altra relazione.

Ferrovia economica Saluzzo-Savigliano-Bra. — Da alcuni giorni trovansi a Savigliano per un definitivo studio per l'impianto della ferrovia economica Saluzzo-Savigliano-Bra, i signori Carlo Cesari ed Angelo Cozzolo ingegneri, incaricati dall'Amministrazione della Società tramviaria belga.

Il tronco tramviario di prima costruzione, ove le difficoltà venissero superate, sarebbe quello Bra-Saluzzo, toccando Marene, Savigliano, Monasterolo, Scarnafigi, Saluzzo, il quale tronco potrebbe allacciarsi coll'altra linea di Savigliano, Genola, Levaldigi, Busca, Dronero.

È ad augurarsi che la lodevole iniziativa, tanto favorita dai Comuni interessati, trovi terreno favorevole e difficoltà non troppo gravi da superare ed abbia presto la sua effettuazione.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 agosto 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 2,995,927.71, con un aumento di lire 157,013.22 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 agosto 1897 si ragguaglia a L. 62,237,575.67 e presenta un aumento di lire 4,609,074.80 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,785,379.70, con un aumento di lire 184,496.95 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1897 si ragguaglia a L. 14,229,740.72, presentando un aumento di L. 116,364.15 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Al Consiglio comunale di Varese, in recente seduta, la Giunta riferì che il sussidio di L. 15,000 votato dal Consiglio per la ferrovia elettrica Varese-Luino non fu approvato dalla Giunta provinciale amministrativa, perchè giudicò sulla base della legge comunale e provinciale.

Propose quindi che si rimettano gli atti nuovamente alla autorità tutoria perchè si pronunci sulla convenienza o meno del sussidio in relazione all'utilità della linea.

Il Consiglio comunale, sopra proposta del consigliere Arconati, visto che la Giunta provinciale amministrativa ha negato l'utilità della linea, deliberò di ricorrere senz'altro al Consiglio di Stato perchè il sussidio venga approvato per decreto reale.

Tramvia elettrica Rapallo-Cicagna. — Riguardo a quest'importante tramvia, della quale si occupò recentemente il Consiglio Provinciale di Genova, togliamo alcuni dati dal progetto di massima compilato dall'ingegnere A. Pancrazi che ne ha richiesta la costruzione:

A nord del golfo di Rapallo stendesi nella direzione da nord-ovest a sud-est un contrafforte dell'Appennino centrale che separa la vallata di Fontanabuona dal golfo stesso. Questo contrafforte, innanzi di congiungersi colla catena principale, si innesta a varii nodi, da cui dipartonsi altri che determinano diverse vallate aventi il loro sbocco nella valle principale di Fontanabuona.

Le condizioni topografiche di questa regione presentando un'alternativa di elevazioni e di ristrette pianure, la fanno classificare come regione montana; ma le sue condizioni climatiche la rendono atta alle migliori produzioni agrarie.

Questa fertilissima regione non è posta in comunicazione con alcuna arteria ferroviaria principale, all'infuori che colla linea Pisa-Genova per mezzo della strada provinciale che, passando per Cicagna, sbocca a Chiavari.

Aprire quindi una comunicazione più breve di quella esistente con la stessa arteria, e con mezzi di trasporto più celeri ed economici, è lo scopo del progetto.

Rapallo, toccato dalla linea ferroviaria Genova-Pisa, provvisto d'una spiaggia di facile approdo, e Cicagna sono i punti estremi della linea, che, per brevità e condizioni topografiche, possano soddisfare alle esigenze tecniche per l'impianto di un tramway a trazione elettrica.

Da un accurato studio risultò che la lunghezza massima di questa linea poteva essere di chilometri 8.750 compresi m. 300 di linea per servizio sussidiario.

Le difficoltà tecniche di questa linea consistono soltanto nel superare l'alta barriera che si frappone fra questi due centri, costituita dal monte Crocetta, che ai suoi lembi di nord a sud apresi con due piccole e ristrette valli atte per adagiarvi una sede stradale qualsiasi.

L'andamento topografico di questa linea è costituito da una poligonale che ha un suo estremo sulla spiaggia di Rapallo, si svolge per breve tratto nell'interno della città e prosegue quindi nella via comunale di Monte per due chilometri; segue in sede propria fin sotto San Maurizio, ove entra in galleria sboccando nel lembo opposto del monte nei pressi di Coreglia, e da quivi raggiunge Cicagna.

La piattaforma stradale in sede propria deve essere costruita per una lunghezza di m. 3091.80. La galleria che si progetta ha una lunghezza di m. 1455, con una luce libera di mq. 16,644, con scavo totale per metro corrente di mc. 22,097, munita di un rivestimento di mc. 5,458 pure per metro corrente, e provvista di 13 nicchie distanti ciascuna m. 100 l'una dall'altra.

— Il 16 corrente, l'on. Cavagnari tenne a Rapallo una conferenza propugnante questa tramvia. La riunione terminò colla costituzione del Comitato, che riuscì così composto: on. Cavagnari, comm. Grassi, cav. Costa per l'ufficio di presidenza, proc. S. Macchiavello segretario, membri i rappresentanti delle città del golfo, dott. Segale, notaio Casazza il sindaco di Cicagna e Lorsica. Questi nomi furono approvati per acclamazione.

Le tramvie cittadine di Milano. — In piazza del Duomo si lavora attivamente all'impianto dei nuovi binari ordinati per guisa che cingono lo *square* e non serviranno di posteggio ai carrozzoni che solamente vi transiteranno lentamente per imboccare poi le rispettive linee.

In attesa di constatare l'influenza che avrà l'adozione prossima della trazione elettrica nel movimento sulle principali linee, ecco le risultanze statistiche dello scorso mese di luglio, ch'è uno di quelli nei quali di solito si verifica minor movimento stante l'esodo di tante famiglie che vanno fuori in cerca d'aure più miti.

Si trasportarono 3,416,540 passeggieri, di cui 2,932,011 e cioè l'85 82 0|0, con biglietto ordinario; 272,201, e cioè il 7.97 0|0, per corrispondenza, e 212,328, e cioè il 6.21 0|0, gratuiti di corrispondenza.

Dal che si desume come la richiesta dei biglietti di corrispondenza vada crescendo, e vengano sempre più utilizzati, giacchè i biglietti di corrispondenza effettivamente goduti sulle linee furono in misura del 78 0|0 su quelli emessi.

Secondo le linee, i passeggieri trasportati si suddividono come segue:

	Nel mese di luglio	Al giorno
Circonvallazione	580,692	18,732
P. Duomo-Stazione Centrale P. U. .	323,538	10,437
» » P. V. .	53,603	1,720
P. Duomo-P. Nuova	69,450	2,240
P. Garibaldi-P. Genova	477,172	15,393
P. Duomo-P. Volta	149,593	4,826
» via L. Can.	148,516	4,791
» via Bramante	138,018	4,452

P. Duomo-P. S. e F. N.	957,762	8,315
P. Magenta-P. Ticinese	408,001	13,161
P. Duomo P. Romana	166,997	5,387
» P. Vittoria	144,991	4,677
» P. Venezia	367,800	11,855
Stazione Centrale-Ferrovia Nord . .	130,407	4,206
Totale	3,416,540	110,211

Mentre nel luglio del 1896 la media giornaliera era stata di 99,087; vi fu quindi un aumento medio giornaliero di 11,124 passeggieri.

Quanto alla suddivisione fra i diversi giorni della settimana, si ebbero in media:

Lunedì n. 112,034, martedì n. 101,369, mercoledì numero 100,561, giovedì n. 101,984, venerdì n. 96,353, sabato n. 116,123, domenica 117,687.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di luglio 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di luglio 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 luglio	1896
Passeggieri trasportati .	Num.	218,000	178,751
» introito . .	L.	543,000	527,171.72
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	670	574
» introito . .	L.	43,800	42,277.21
Bestiame trasportato .	Capi	6,300	4,284
» introito . .	L.	36,200	26,745.38
Merce trasportata . .	Tonn.	71,700	69,489
» introito . .	L.	702,000	707,297.90
Introito complessivo . .	L.	1,325,000	1,303,492.21
» chilometrico .	»	4,800.72	4,900 35
Proventi diversi . . .	»	70,000	71,281.83
Introito generale . . .	»	1,395,000	1,374,774.04
Spesa complessiva . .	»	835,000	787,381.01
» chilometrica . .	»	3,025.36	2,959.89
Introito netto . . .	»	560,000	587,443.03

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto delle ferrovie.* — La Commissione del Consiglio Nazionale, riunita ad Interlaken per esaminare il progetto di riscatto delle ferrovie per parte della Confederazione, ha chiuso sabato scorso le sue sedute, dopo aver adottato i due primi capitoli della legge, in generale secondo le decisioni del Consiglio degli Stati. Nella quistione dell'organizzazione ed amministrazione delle ferrovie della Confederazione, il consigliere federale Zemp aveva dichiarato che il Consiglio Federale accettava il sistema adottato dal Consiglio degli Stati.

La Direzione generale e di Circondario venne nominata direttamente dal Consiglio federale. La sede della Direzione generale fu mantenuta. Le sedi delle Direzioni di Circondario furono designate a Zurigo, Lucerna e Basilea.

La prossima sessione della Commissione venne fissata a Berna il 15 settembre.

— *Per la direzione delle ferrovie.* — La Commissione della città di Zurigo, composta dei sigg. ing. W. Burckhardt, Streuli, Dr. Wehhrmann e Filippo Heitz, incaricata di riferire intorno alla quistione di ottenere per Zurigo la sede della Direzione generale delle future ferrovie della Confederazione, ha presentato il suo referto, il quale arriva alla conclusione che la città di Zurigo è quella fra tutte le città svizzere che meglio è adatta per ottenere oltre la sede della Direzione generale, per l'importanza del suo movimento, anche una Direzione di Circondario.

Ferrovia del Monte Bianco. — Il Consiglio municipale di Les Houches, paesello ai piedi del Monte Bianco, ha accordato al signor Saturnino Favre di Bezier la concessione per una ferrovia su quel gigante delle Alpi; e i padri della patria leshouchesi credono d'aver fatto uso, con ciò, d'un loro diritto perchè le falde nordiche del monte, sino al confine delle eterne nevi, sono proprietà di quel Comune. Il signor Favre ha incaricato, a sua volta, una Commissione scientifica, presieduta dal prof. Duperré, decano dell'Università di Lione, di studiare il migliore tracciato. In pari tempo certi signori Burtin, Chappuis, Montfort e Gerrody sono in possesso della concessione per una ferrovia che si accontenta però di salire sino a 2000 metri su quel precursore del Monte Bianco che è il Mortenvert. Esso, come è noto, è limitrofo al mare di ghiaccio e dista da Chamounix cinque chilometri e mezzo. Questi concessionari paiono tanto sicuri del fatto loro, che dicono di aspettare le autorità e la stampa per l'inaugurazione già nel 1899 (?).

Ferrovie Francesi. — Con legge 11 agosto corr., è stato dichiarato di pubblica utilità l'impianto di una ferrovia a scartamento ridotto da Corbigny a Saulieu, con prolungamento da Corbigny a Chitry-les-Mines.

Il capitale d'impianto è fissato nella somma di franchi 5,027,100, ed il massimo dell'onere annuale del Tesoro a 104,080 franchi.

È parimenti dichiarato di utilità pubblica, con legge 6 agosto, l'impianto di una ferrovia, di interesse locale, a scartamento di 1 metro ed a dentiera, da Chamounix a Montenvers, dipartimento dell'Alta Savoia.

Ferrovie Bulgare. — *L'inaugurazione dei lavori della linea Rustciuk-Tirnova.* — Il Principe Ferdinando, lunedì scorso, inaugurò solennemente i lavori di costruzione della ferrovia Rustciuk-Tirnova, fra grande folla.

L'impresa Simenoff diede poscia un banchetto in onore del Principe, il quale fece un brindisi bevendo al progresso del commercio e dell'industria della Bulgaria.

La ferrovia transcaspiana al Congresso coloniale di Bruxelles. — Il 19 corr., si è chiuso questo Congresso, e nell'ultima seduta il generale Annenkoff espose il metodo seguito dalla Russia per la costruzione della ferrovia transcaspiana, per reprimere il brigantaggio dei kirghizi e dei turcomanni.

Nella spedizione organizzata nel 1891, ventottomila dromedari trasportarono il bagaglio della spedizione. Siccome i dromedari morirono, la spedizione abortì.

Allora si decise l'impianto della ferrovia, ma l'acqua, il combustibile e gli operai mancavano. L'acqua fu condotta dal Mar Caspio, gli operai furono reclutati in Persia, e i residui del petrolio di Bakou furono utilizzati come combustibile.

L'oratore espose l'ordinamento delle compagnie ferroviarie, il metodo di approvvigionamento, il servizio sanitario e i mezzi adoperati per sollevare il morale delle truppe operanti da lunghi anni in mezzo a regioni deserte.

La ferrovia costò ottantamila franchi per chilometro. Nessun deragliamento è avvenuto; l'esito dell'impresa è ora assicurato da un grande traffico di cotone.

Parlando della ferrovia congolese, Annenkoff elogiò la tenacità belga, e presagì la grandezza del Congo, di cui l'esposizione di Terveren dimostra lo sviluppo prodigioso.

Il maggiore Thilys ricordò le difficoltà che si dovettero superare per la costruzione della ferrovia congolese; il preventivo fu superato, ma anche i proventi superarono tutte le previsioni.

L'impresa, che occupa tuttora 8500 operai, sarà terminata nel 1898.

Il lavoro a cottimo prevalse sul lavoro a giornata che diede altrove cattivi risultati.

Notizie Diverse

Congressi dell'Industria e del Commercio a Bruxelles. — L'esposizione internazionale di Bruxelles dà occasione alla riunione di diversi Congressi. Il

più importante, senza dubbio, sarà quello che, sotto la presidenza onoraria del signor Nyssens, ministro dell'Industria e Lavoro, e con il concorso benevolo delle associazioni commerciali ed industriali del Belgio, l'Unione sindacale si è incaricata di organizzare nel prossimo mese di settembre e che sarà intitolato : Congresso internazionale del Commercio e dell'Industria.

Le questioni proposte all'esame del Congresso si riferiscono ai seguenti oggetti: Proprietà industriale, Diritto commerciale, Economia politica, Lavoro industriale, Relazioni internazionali e Trasporti. Sopra ogni questione si prepareranno rapporti, i quali si pubblicheranno nel tempo necessario, onde permettere una utile e fruttuosa discussione.

Come si vede, il Congresso ha lo scopo di offrire agli scienziati, economisti, ingegneri, giureconsulti, commercianti, industriali d'ogni paese un'occasione di studiare in comune alcuni dei problemi iudustriali che l'attività commerciale ed industriale dei nostri giorni solleva.

Membro del Congresso può essere chiunque che, mendando la sua adesione in tempo utile al presidente dell'Unione sindacale, unisca la quota stabilita in 20 franchi. Il Congresso si radunerà dal 6 all'11 settembre prossimo venturo.

Un altro Congresso internazionale importante sarà tenuto a Bruxelles dal 30 agosto al 1° settembre p. v., e si occuperà dell'industria delle costruzioni e dei lavori pubblici. L'iniziativa per la sua riunione è stata presa dalla Federazione di appaltatori di lavori pubblici e civili del Belgio.

Il congresso postale universale. — I lavori del Congresso postale universale, recentemente tenutosi a New-York, come sanno i nostri lettori, hanno condotto alle seguenti conclusioni di massima.

E' stato respinto l'aumento del peso delle lettere da 15 a 20 grammi. Si opposero i paesi in cui è in vigore il peso ad oncie, altri dimostrarono di non poter adottare questa misura a causa della diminuzione che ne proverebbe il traffico interno.

Il progetto per l'adozione di un francobollo postale universale non trovò difesa da nessun lato; per contro fu adottata la proposta di proibire l'uso di francobolli d'occasione nei rapporti internazionali e di scrivere sul *recto* delle cartoline postali l'indicazione: *Carte postale*. Il peso massimo per i campioni è portato da 250 a 350 grammi e l'importo massimo ammissibile per gli assegni postali da 500 a 1000 franchi, però è concesso di mantenere ancora nel limite attuale di 500 franchi gli assegni postali ai paesi che così desiderassero. La tassa per i vaglia postali è mantenuta invariata fino all'importo di 100 fr.; la tassa stessa sarà ridotta di metà per la somma che ecceda i 100 fr. Gli assegni sopra le spedizioni raccomandate sono ammissibili sino a 1000 fr., però anche qui i paesi che lo desiderassero sono liberi di mantenere come limite l'importo di 500 fr. Non sarà più permessa la limitazione del peso massimo dei pacchi postali in 3 kg. Per paesi singoli, i quali non possono subito elevarne il peso a 5 kg., sarà fatta una eccezione nel protocollo di chiusura. Il rimborso da parte della posta per pacchi postali senza dichiarazioni di valore è stato fissato in 25 fr. senza gradazione.

Per gl'incarichi che si danno alla posta, una stessa spedizione di carte-valori non deve essere al massimo per più di cinque debitori.

Per quanto concerne la designazione degli anni dal 1900 nei timbri postali, si decise che l'anno 1900 sarà rappresentato da 00, il 1901 da 01, il 1902 da 02 e così di seguito. Fu respinta dal Congresso la proposta del rappresentante inglese di stabilire come valore corrispondente dei 25 centesimi di porto universale, 2 pence in moneta inglese.

L'industria navale ed il grande Consorzio meridionale. — Napoli sta per diventare un cospicuo centro dell'industria navale. Il Consorzio per le industrie navali meridionali, che prima pareva un progetto svanito, diventerà un fatto compiuto, avendo la Società Armstrong deciso di aderirvi.

Essa, come è noto, ha già una fonderia di cannoni a Pozzuoli; ora ne aprirà un'altra nello stesso nuovo cantiere navale, dove costruirà scafi in ferro.

Il Consorzio sarà dunque formato dalla Società Armstrong coi detti stabilimenti, dalla Società Hlawotorn Guppy-Pattison per la costruzione di caldaie, dalla Ditta De Luca con officine per pezzi di fusione, dalla Ditta Tempini di Brescia che impianterà a Napoli una fabbrica di proiettili fossili, e dalla Ditta tedesca Schwarkopf che vi impianterà una fabbrica di siluri.

Gli accumulatori per le tramvie. — Si è chiuso in Amburgo il Congresso delle Società di tramvie e Strade Ferrate economiche. Ve ne erano rappresentate sessantatrè. Le discussioni più interessanti si svolsero intorno all'esercizio mediante accumulatori, e comunicazioni importanti fece specialmente il signor Krüger, direttore delle tramvie d'Annover. Secondo le esperienze da lui fatte, si può assegnare agli accumulatori, che sono in uso in quella città, una durata di tre a quattro anni, e mediante i miglioramenti adottati nel collocamento, le spese del loro esercizio, compresa la rinnovazione, non ascendono a più di due pfennig al vagone-chilometro. Anche la durata del tempo necessario per caricare gli accumulatori è stata ridotta così che ormai non occorrono più di trenta minuti per avere gli accumulatori pronti a funzionare per venti chilometri.

Disastro ferroviario in Germania. — Un treno ferroviario deviò sabato notte fra Celle e Menzen. Secondo notizie ufficiali, quattro persone sono morte immediatamente, una ventina sono ferite gravemente e numerose altre ferite leggermente. Quasi tutti i vagoni sono distrutti.

Disastro ferroviario in Tirolo. — Ecco i particolari del grave accidente ferroviario avvenuto nei giorni scorsi presso Bolzano, già annunziato dai giornali:

Il treno aveva appena passato il tunnel del Brennero, e correva sulla linea ferroviaria, che da un lato ha la montagna a picco e dall'altra la strada postale, più bassa di una quindicina di metri, e l'Adige.

Un passeggero, il quale si trovava al finestrino, vide staccarsi dall'alto della montagna un grosso masso, del volume di circa 20 m. c., e precipitare fra la macchina e il tender.

La macchina ebbe ancora forza sufficiente per percorrere una diecina di metri e cadde sulla strada postale, trascimando seco il tender ed il bagagliaio, che caddero pure nel precipizio.

La prima vettura passeggeri invece si arrestò sull'orlo, appoggiata colla parte anteriore sui carri già sfracellati.

Quando accadde il disastro, l'ultimo vagone del treno usciva appena dal tunnel.

La scossa riportata dai passeggeri non fu forte, perchè il treno andò arrestandosi un poco alla volta.

Tuttavia lo spavento in tutti fu grande, aumentato dal fatto che per l'urto gli sportelli dei primi vagoni avevano riportato dei guasti nelle serrature e non potevano più aprirsi. I viaggiatori per uscire dovettero passare per i finestrini.

Un terribile spettacolo si presentava ai loro sguardi. Da sotto la macchina frantumata uscivano gemiti strazianti, emessi dapprima con voce robusta e poi con voce fioca dal macchinista che morì quasi subito.

Il fuochista invece potè essere tratto da sotto ai rottami con una gamba fratturata orrendamente al femore ed alla tibia, e con parecchie contusioni. Pare sia spirato durante il suo trasporto a Bolzano.

Riportò inoltre una frattura alla gamba destra un conduttore ferroviario.

I viaggiatori, tolta qualche contusione leggera, rimasero

illesi. Vi fu un principio d'incendio per il gas, che fu subito spento. La caldaia della macchina, dalle rotture riportate, lanciava in aria delle colonne di vapore nericcio.

Verso le 9 giunse da Bolzano un treno di soccorso, sul quale furono posti i feriti e salirono pure i passeggeri.

Telegrafia militare a specchi. — Durante la imminente manovra della Guardia verrà applicato per la prima volta un sistema di telegrafia a specchi che fu qui esperimentato, con buon successo, da due distaccamenti di sott'ufficiali.

La telegrafia a specchi si è dimostrata valida anche per una distanza di quattordici chilometri. Venti uomini del primo reggimento ferrovieri vengono ora esercitati al maneggio degli specchi. Soltanto quando il cielo sarà annuvolato la Guardia farà uso della telegrafia con bandiera, che è molto più complicata.

Per il trasporto di derrate alimentari. — Parecchie ditte di Francoforte hanno preso l'iniziativa per ordinare queste questioni che interessano vitalmente l'Italia. Esse si sono rivolte alle Camere di Commercio tedesche, dimostrando loro il danno che viene al commercio de' prodotti alimentari dal fatto che, sulle ferrovie prussiane, sono messi a disposizione di queste derrate dei treni speciali e non già dei vagoni annessi ai consueti treni rapidi per passeggeri. I cosidetti treni speciali partono e arrivano ad ore spesso inadatte, sono naturalmente poco numerosi, restano talvolta fermi a certe stazioni sette od otto ore e, poichè spesso vengono riallacciati a dei treni passeggeri, attendono questi spesse volte delle mezze giornate. I prodotti alimentari ne soffrono non poco. Perciò quei negozianti invitano le Camere di Commercio ad influire sul Ministero delle strade ferrate affinchè sia migliorato il servizio dei treni speciali, ne sia sopratutto concesso di aggiungere ai treni celeri pei passeggeri alcuni vagoni di derrate alimentari.

Il commercio della Russia. — L'importazione della Russia dalle sue frontiere di Europa e del Mar Nero ascese nel 1896 ad un valore di milioni di rubli 540.2 e la sua esportazione a milioni 668.8. L'importazione dalle frontiere asiatiche si ragguagliò a 44 milioni di rubli.

Queste cifre complessive sono così ripartite nelle varie categorie delle merci:

Importazioni.	anno 1896	diff. sul 95
Derrate alimentari .	R. 69,800,000	+ 2,200,000
Mater. per l'indust. .	» 306,600,000	+ 24,200,000
Animali	» 2,300,000	— 1,600,000
Oggetti fabbricati . .	» 161,500,000	+ 24,900,000
	R. 540,200,000	+ 49,700,000
Esportazioni.		
Derrate alimentari .	R. 382,900,000	— 2,700,000
Mater. per l'indust. .	» 254,800,000	— 5,300,000
Animali	» 15,100,000	—
Oggetti fabbricati . .	» 12,900,000	— 17,300,000
	R. 668,800,000	— 25,300,000

Come si vede, l'annata scorsa non fu troppo lieta per le esportazioni russe; tanto che la eccedenza di queste sulle importazioni si ridusse notevolmente da quella dell'anno precedente, cioè da 201 1\|2 a 128 1\|2 milioni di rubli.

Però la tendenza è andata migliorando nell'anno corrente. I dati provvisori relativi al 1° bimestre del 1897 segnano una diminuzione di 4 milioni nelle importazioni ed un aumento di oltre 7 milioni di rubli nelle esportazioni in confronto al periodo corrispondente del 1896.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Municipio di Casale Monferrato (27 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto della costruzione stradale dal Pozzo di S. Evasio a San Germano. Importo L. 10,500. Cauzione L. 500. Fatali 11 settembre, ore 11.

Deputazione Provinciale di Perugia (31 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione degli arginelli nel sesto tratto della strada di Tancia, dal fosso Brulatte al confine territoriale tra Montemanero e Mompeo. Importo L. 15,089.60 delle quali L. 5321.99 a corpo e L. 9767.61 a misura. Cauzione provvisoria L. 1508.90.

Municipio di Roccamassima (31 agosto, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di completamento del primo tronco (m. 1228) della strada C. O. di accesso alla stazione ferroviaria. Importo lire 16,582.35. Cauzione provvisoria L. 1000. Fatali 7 settembre, ore 12.

Municipio di Bordighera (31 agosto, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la costruzione di una traversa della via Vittorio Emanuele alla via Romana. Importo ridotto L. 36,172.

Ricovero di Mendicità e Opera Pia Curti (2 settembre, ore 9.30, 1ª asta). — Appalto delle provviste ed opere di muratura costituenti il lotto *A* della costruzione d'un ricovero di mendicità in Borgomanero. Cauzione L. 2000. Fatali a giorni 15.

Deputazione Provinciale di Alessandria (2 settembre, ore 13, definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in muratura sul torrente Borbera presso Rocchetta Ligure, lungo la strada provinciale Serravalle-Albera. Importo ridotto L. 61,773.75.

Prefettura di Teramo (3 settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste per dare completamente ultimato il tratto di strada compreso fra Carpineto alla Nora e il fosso Princialunga, facente parte del secondo tronco della strada provinciale di 1ª serie, n. 16, dalla provinciale Teramo-Chieti a Forca di Penne. Importo L. 52,013.69. Cauzione provv. L. 2000.

Deputazione Provinciale di Bologna (4 settembre, ore 10, fatali). — Appalto della costruzione del terzo e quarto tronco della strada Fanano-Porretta da Lizzano in Belvedere al torrente Dardagna. Importo ridotto a L. 297,103.86.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma (16 settembre, ore 10, 1° asta). — Appalto dei lavori di costruzione di ml. 150 di muro di sponda innanzi alla stazione ferroviaria nel porto di Brindisi. Importo L. 490,000. Cauzione L. 25,000. Fatali a destinarsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino (28 agosto, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone:** kg. 110 in filo grosso, a L. 1.70 al kg., importo L. 187; kg. 100 in filo mezzano a L. 1.70 al kg., importo L. 170; kg. 900 in lamiera sottile a L. 1.65 al kg., importo lire 1485; kg. 2900 in verghe a L. 1.60 al kg., importo L. 4640; kg. 350 in bandelle a L. 1.65 al kg., importo L. 577.50; kg. 500 profilato a L. 2.20 al kg., importo L. 1100; totale L. 8159.50. Cauzione L. 816. Consegna a giorni 40.

— (30 agosto). — Kg. 50 ottone in filo mezzano a L. 1.70 al kg., importo L. 85; kg. 20 in filo sottile a L. 1.70 al kg., importo L. 34; kg. 6100 in verghe a L. 1.60 al kg., importo L. 9760; kg. 800 profilato a L. 2.20 al kg., importo L. 1760; totale L. 11,639. Cauzione L. 1164. Consegna giorni 40.

— (10 settembre, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 3000 **ferro** in verghe cavo a L. 0.70. Cauzione L. 210. Consegna a giorni 30.

Direzione delle Torpedini — Spezia (30 agosto, ore 11, fatali). — Fornitura di innesti, custodie per resistenze fisse, resistenze variabili, cambia-circuiti, chiavi di corto circuito commutatori e disgiuntori per impianti elettrici. Importo L. 71,297.80 (ribasso ottenuto lire 2.05 0\|0.

R. Fonderia — Genova (11 e 13 settembre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** ed **acciaio:**

(11 settembre) Ferro, kg. 2500 in filo grosso a L. 0.40; chilogrammi 6500 fino in verghe a L. 0.45; kg. 1000 in verghe sottili a L. 0.30; kg. 4000 scelto in lamiera mezzana a L. 0.50; kg. 4000 scelto in lamiera sottile a L. 0.50. Cauzione L. 823. Consegna a giorni 50.

(13 settembre). Acciaio, kg. 55,000 duro in verghe a L. 0.40; kg. 4700 duro per spine a L. 0.80. Cauzione L. 2576. Consegna a giorni 50.

Direzione Costruzioni marittime — Spezia (4 settembre, ore 12.30, 2ª asta per deserzione d'incanto). — Fornitura di **lime** e **raspe** di acciaio fuso di varie forme e dimensioni. Importo lire 53,000. Cauzione provvisoria L. 5300. Fatali 21 settembre, ore 12.

Direzione Costruzioni navali — Venezia (4 settembre, ore 12, 1ª asta). — Fornitura di **chiavarde** e chiavardette di ottone tornite ed aggiustate per l'esercizio 1897-98. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Fatali 27 settembre, ore 12.

Esposizione Universale di Parigi 1900. — Gli industriali italiani che hanno intenzione di prender parte alle forniture di forze motrici a vapore od elettriche, destinate ad assicurare il servizio d'illuminazione dei parchi e palazzi ed il movimento delle macchine esposte presso il Museo Industriale di Torino possono prendere conoscenza delle norme per fare le domande, le quali occorrerebbe presentare colla massima sollecitudine.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

2 settembre. — **Fonderia Milanese di acciaio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 in Milano, corso Venezia.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Agosto 14	Agosto 21
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	538	536
» » Meridionali	»	708	706.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	357	357
» » Secondarie Sarde	»	276	278
» » Sicule	»	608	616.50
Buoni Ferrovie Meridionali	»	537.50	537.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	300	304.75
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	338	337
» » Gottardo 4 °/₀	»	101	101
» » Mediterranee 4 0/0	»	509	510
» » Meridionali	»	326	326.50
» » Meridionali Austriache	»	407	407.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	313	318
» » » 2ª emiss. »		304	304.25
» » Pontebba	»	471.50	476.50
» » Sarde, serie *A*	»	312	307
» » » serie *B*	»	303	300
» » » 1879	»	312	313
» » Savona	»	341	325
» » Secondarie Sarde	»	453	459
» » Sicule 4 0/0 oro	»	491	492.50
» » Tirreno	»	483	480
» » Vittorio Emanuele	»	344	340

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 1° al 10 Agosto 1897. — 4ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4608**	**4418**	+ **190**	**1109**	**1291**	— **182**
Media	**4608**	**4414**	+ **194**	**1101**	**1291**	— **190**
Viaggiatori	1,590,290 20	1,455,185 82	+ 135,104 38	70,760 77	111,889 15	— 41,128 38
Bagagli e cani	72,247 44	69,045 31	+ 3,202 13	1,316 80	4,469 71	— 3,152 91
Merci a G.V. e P.V. acc.	289,127 77	272,722 40	+ 16,405 37	12,172 53	15,293 65	— 3,121 12
Merci a P. V.	1,687,358 22	1,594,683 07	+ 92,675 15	62,105 97	77,593 64	— 15,487 67
TOTALE	3,639,023 63	3,391,636 60	+ 247,387 03	146,356 07	209,246 15	— 62,890 08
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Agosto 1897.*						
Viaggiatori	5,833,160 01	5,586,962 87	+ 246,197 14	265,575 10	385,690 04	— 120,114 94
Bagagli e cani	278,949 72	269,490 71	+ 9,459 01	6,074 63	13,306 16	— 7,231 53
Merci a G.V. e P.V. acc.	1,251,297 10	1,249,359 59	+ 1,937 51	48,518 46	55,353 16	— 6,834 70
Merci a P. V.	6,316,654 86	6,260,062 98	+ 56,591 88	229,510 34	293,151 06	— 63,640 22
TOTALE	13,680,061 69	13,365,876 15	+ 314,185 54	549,679 03	747,500 42	— 197,821 39
Prodotto per chilometro.						
della decade	789 72	767 69	+ 22 03	131 97	162 08	— 30 11
riassuntivo	2,968 76	3,028 06	— 59 30	499 25	579 01	— 79 76

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA' RETE ADRIATICA. — 22ª Decade — dal 1° al 10 Agosto 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	1,208,391.05	51,392.28	314,751.22	1,186,991.51	12,014.00	2,773,540.06	4,248
1896	1,186,615.83	47,241.89	314,143.96	1,062,558.38	12,068.75	2,622,628.81	
Differenze nel 1897	+ 21,775.22	+ 4,150.39	+ 607.26	+ 124,433.13	— 54.75	+ 150,911.25	
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	22,631,422.21	1,146,443.80	6,794,610.49	26,812,549.59	230,925.84	57,615,951.93	4,248
1896	21,702,648.23	1,127,037.67	6,462,408.34	23,986,252.22	264,331.05	53,542,677.51	
Differenze nel 1897	+ 928,773.98	+ 19,406.13	+ 332,202.15	+ 2,826,297.37	— 33,405.21	+ 4,073,274.42	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	94,924.89	3,670.40	20,316.80	102,274.56	1,201.00	222,387.65	1,377
1896	93,509.42	3,368.60	22,178.11	95,819.75	1,409.80	216,285.68	
Differenze nel 1897	+ 1,415.47	+ 301.80	— 1,861.31	+ 6,454.81	— 208.80	+ 6,101.97	
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	1,520,513.00	37,588.47	547,475.52	2,488,609.84	27,436.91	4,621,623.74	1,377
1896	1,437,667.70	35,889.33	478,032.48	2,103,234.40	30,999.45	4,085,823.36	
Differenze nel 1897	+ 82,845.30	+ 1,699.14	+ 69,443.04	+ 385,375.44	— 8,562.54	+ 535,800.38	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
532.61	504.69	+ 27.92	11,085.21	10,264.05	+ 821.16

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		
	Pranso					Per la grande cintura
Paris-Nord Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 48 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	8 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	Pranso	
Paris-Nord (Buffet)	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.		3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.	Via Folkestone	3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 28 Agosto 1897 NUM. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE INGLESI

(Da una lettera da Londra, di W. M. ACWORTH al *Bulletin de la Commission internationale du Congrès de Chemins de fer*).

Prosperità delle ferrovie inglesi.

Il fatto principale che abbiamo da menzionare in questo momento riguardo alle ferrovie inglesi, è la loro prosperità.

I prodotti lordi, per i quattro primi mesi dell'anno in corso, accusano un aumento di più di tre quarti di milione di lire sterline (fr. 18,750,000) sulle cifre del 1895). Di questo aumento di 750,000 lire sterline (fr. 18,750,000. i due terzi all'incirca sono stati forniti dal servizio delle merci, ed il resto dal servizio viaggiatori. Si può dire che in questo momento gli affari vanno eccessivamente bene in Inghilterra, e questa prosperità si rivela nei prodotti delle ferrovie, come nei prodotti dello Stato.

Vi sono delle regioni, specialmente Birmingham e il South Staffordshire, e credo pure Glasgow e la Clyde, ove sarebbe impossibile il trovare un operaio senza lavoro.

Questa situazione è stata recentemente messa in evidenza in modo umoristico alla Camera dei Comuni. Un membro che, cosa rara nel nostro paese, è un protezionista, domandava al presidente del « Board of Trade » se sapeva che una nuova compagnia ferroviaria sotterranea di Londra, la « Waterloo and City Electric Railway Company », la cui linea sarà presto compita, aveva ordinato il suo materiale rotabile in America, e se non prenderebbe delle misure per impedire alle ferrovie inglesi di ricorrere in avvenire al lavoro estero.

Nella sua risposta, il presidente del « Board of Trade », dopo aver dichiarato che non divideva affatto le idee dell'interpellante, aggiunse che se l'ordinazione era stata fatta in America, l'unica ragione era che la compagnia, rivoltasi alle sette principali Case inglesi, nessuna di esse aveva potuto impegnarsi ad eseguire l'ordinazione nel termine voluto.

Uno dei risultati dell'aumento dei prodotti ferroviari, è la quotazione dei valori ferroviari sul mercato di Londra.

Le obbligazioni oro, prima ipoteca 3 1|2 0|0 « Illinois Central », sono quotate a 104. Il debito 2 1|2 0|0 del « Great Western » è a 100. Le azioni ordinarie del « Lake Shore and Michigan Southern », che pagano regolarmente 6 0|0, ma che saliranno certamente di molto in un avvenire assai prossimo in seguito al nuovo progetto di conversione, sono a 168.

Le azioni ordinarie del « London and South Western Railway », che dànno il 6 5|8 0|0, sono state trattate a 227.

E, per quello che si può giudicare oggidì, vi è ragione di credere che i valori inglesi aumenteranno ancora.

Miglioramenti nel servizio dei viaggiatori.

Questo aumento ha ancora avuto per risultato di farci udire a parlare costantemente di nuovi miglioramenti nel servizio dei viaggiatori, quantunque i cambiamenti ordinari per il servizio di estate non siano stati ancora annunciati, e quantunque che, in molti casi, non siano probabilmente ancora decisi. Ne citerò ancora uno o due esempi.

Il « Great Western » ha messo in servizio qualche ammirevole *vagon-lits* di nuovo modello, nei quali ciascun viaggiatore dispone di un gabinetto di toeletta, che, nel caso in cui due persone desiderassero di rimanere insieme, può essere unito al salone vicino da una comunicazione interna indipendente dal corridoio.

Il « Midland » ha pure un nuovo *express* tra Londra e Manchester e viceversa.

Ma i miglioramenti più notevoli sono stati realizzati dal « North Western », la cui iniziativa è, del resto, stata la causa del nuovo *express* del « Midland ».

Prima il « North Western » ha migliorato considerevolmente il servizio tra Manchester e Londra e tra Liverpool e Londra. La durata del tragitto degli *express* più rapidi verso Liverpool è stata ridotta a ore 4 1|4, per una distanza di miglia 191 1|2 (308 chilometri); questi treni corrono, ora, senza fermate da Crewe a Londra e viceversa, ciò che rappresenta 158 miglia (254 chilometri) in un senso in partenza da Euston, e miglia 152 1|2 (chilometri 245 1|2) nell'altro senso fino a Willesden, ove vi è una fermata per il controllo dei biglietti e donde partono dei treni suburbani verso tutte le parti di Londra.

Infine, il « North Western » ha annunciato che ridurrà la sua tariffa di 2ª classe al tasso, ora universalmente adottato di penny 1 1|4 per miglia (8.4 centesimi per chilometro) per i viaggi semplici e di pence 2 1|4 per miglia (14.6 centesimi per chilometro) per i viaggi di andata e ritorno.

Questa tardiva conversione della prima Compagnia inglese risolve praticamente, per il momento, la questione delle tasse viaggiatori, almeno per ciò che concerne la Gran Bretagna, perchè l'Irlanda segue una ben diversa linea di condotta.

Lo nostra situazione attuale si può riassumere così: la tassa di prima classe è di 2 pence per miglia (12.9 centesimi per chilometro) per i viaggi semplici, salvo nella zona ove il « Midland » esercita la sua influenza ed ove la tassa di tipo è di 1 1|2 penny (9.7 centesimi per chilometro) andata e ritorno.

Dal punto di vista delle tasse di 2ª classe, il nostro paese può essere diviso in due parti da una linea partente dall'est, risalente il Tamigi fino a Londra e traversante il paese nella direzione nord-ovest fino alla frontiera scozzese a Carlisle. Nella regione al nord ed all'est di questa linea, che comprende tutta la Scozia, la 2ª classe è sparita di fatto, salvo per una piccola parte nel servizio suburbano.

Al sud e all'ovest di questa linea, la 2ª classe sussiste ancora e le tasse sono, come ho detto, di circa 1 1|4 penny e 2 1|4 pence per miglia (8.1 e 14.6 centesimi per chilometro) viaggio semplice e viaggio di andata e ritorno, ma conviene pertanto notare di rimarcare che, in certe regioni, e più particolarmente nel mezzogiorno della Scozia e nel nord dell'Inghilterra, la tassa normale di 3ª classe andata e ritorno si avvicina a 1 1|2 penny (9.7 centesimi per chilometro).

E' vero che la questione della riduzione della scala normale delle tasse di 3ª classe è stata più di una volta discussa, ma questo cambiamento costituirebbe una rivoluzione così seria, e l'esercizio dà dei risultati così soddisfacenti colle tasse esistenti, che fino ad oggi nulla si è fatto in questo senso.

Bisogna aggiungere che le distanze sulle quali le tasse si basano, sono spesso delle distanze di applicazione piuttostochè delle spese reali.

Ciò malgrado, la tassa media per miglio della 3ª classe decresce rapidamente, e si è introdotto un sistema che sembra dover rendere questa riduzione più rapida ancora. E' attualmente possibile, in una grande parte dell'Inghilterra, di ottenere, ad un prezzo poco superiore alla tassa semplice, dei biglietti di andata e ritorno di fine settimana, valevoli dal venerdì al martedì fra tutte le città importanti e tutti i luoghi di villeggiatura situati sulla stessa rete.

Quantunque regolarmente questi biglietti non sarebbero valevoli che per le località di villeggiatnra, si può nella pratica utilizzarli per le località intermedie.

La tassa semplice di 3ª classe, per esempio, è di 15 scellini 5 1|2 pence (19 lire 30 centesimi) e, per conseguenza, il biglietto di ritorno, valevole dal venerdì al martedì, per Harrogate, che non costa che 22 scellini (27 franchi 50 centesimi), può perfettamente essere utilizzato per Leeds.

Così, un biglietto di ritorno di 3ª classe per Exeter costerebbe 28 scellini 7 pence (35 franchi 70 centesimi), ma prendendo un biglietto per Exmouth, che è circa 12 miglia (19 chilometri) più lungi, un viaggiatore può andare da Londra ad Exeter e ritornare per 1 sterlina (25 franchi). Sperimentati uomini delle ferrovie considerano che l'emissione di questi biglietti di fine settimana è stata estesa un po' troppo alla leggera e che fra non molto lo impiego sempre crescente di questi biglietti di stazioni per le quali non sono stati creati obbligherà una riduzione generale della tassa.

Una concessione importantissima, ma di altra natura, è pure stata fatta ai viaggiatori di 3ª classe, ed ancora una volta dalla Compagnia del « London and North Western ».

Sono più di trent'anni che il Parlamento votò in un cattivo momento un progetto di legge costituente la fusione col « Great Western » della linea allora conosciuta sotto il nome di « West Midland Railway ». In un allegato di questo progetto, che ebbe pure la sanzione del Parlamento, era compresa una convenzione fra le tre grandi Compagnie penetranti nei Midlands dell'ovest e nel paese di Galles (il « Great Western », il « Midland » ed il « North Western »), in vista di mantenere in modo permanente lo *statu quo*.

Uno dei risultati di questa convenzione fu che le comunicazioni fra l'Inghilterra e l'Irlanda, salvo nell'estremo nord e nell'estremo sud, divennero nella pratica il monopolio dei proprietari della linea di Holyhead, cioè del « London and North Western ».

E questo monopolio ebbe naturalmente la conseguenza che doveva avere: i migliori treni tra Londra e Holyhead non furono composti che di 1ª e 2ª classe, e si percepirono delle tasse *express* che erano abolite in quasi tutta l'Inghilterra.

E questi migliori treni essi stessi erano cattivi, se si paragonano a quelli che il « North Western » stesso metteva in movimento verso la Scozia ove doveva tener conto della concorrenza.

In quanto al servizio di 3ª classe, non c'è alcuna esagerazione a dire che era una vergogna.

I viaggiatori che prendevano il miglior treno lasciavano Londra alle 9.30 del mattino e, dopo un tragitto poco più di 100 miglia (161 chilometri), si vedevano passare innanzi dai viaggiatori di 3ª classe verso la Scozia, partiti alle ore 10. Per arrivare a Holyhead, cioè 264 3|4 miglia (426 chilometri), vi occorrevano sette ore.

In questi ultimi anni, tale stato di cose ha sollevato in Irlanda un movimento dell'opinione pubblica sempre più vivo. Furono inviate delle Deputazioni dalla Camera di Commercio, le autorità postali stesse intervennero in una certa misura; la concorrenza della via di Southampton contro la via di Queenstown per la valigia ed i viaggiatori americani ha, forse, avuto qualche influenza, e tutto ciò finì per condurre ad un risultato. Malgrado la sua proverbiale lentezza, quando si decide a fare le cose, il « North Western » non le fa mai a metà.

A partire dal 1° maggio, il servizio verso l'Irlanda è migliorato fuori misura.

Prima di questa data non v'erano che quattro treni possibili fra Londra e Dublino. Due erano degli *express* di 1ª e 2ª classe soltanto, permettenti di fare il viaggio, cioè 264 3|4 miglia (426 chilometri), per ferrovia fino a Holyhead, 64 miglia (103 chilometri per *steamer* fino a Kingstown, e 6 miglia (9.6 chilometri) per ferrovia fino a Dublino, in 10 ore e 25 minuti e 10 ore e 18 minuti rispettivamente.

Vi erano pure due treni di terza classe che permettevano di fare il medesimo viaggio fino a Holyhead in ferrovia e 70 miglia (112.6 chilometri) per mare direttamente fino a Dublino, in ore 12 ed in ore 11 1|2.

Dopo il 1° maggio, tutti questi treni prendono dei viaggiatori di terza classe, e per i tre primi la durata del viaggio è ridotta rispettivamente ad ore 9.15, 9.50 ed 11; il quarto è stato sostituito da un treno nuovo che non fa che una fermata a Crewe tra Londra e Holyhead, ciò che permette d'arrivare a Dublino in ore 9 e 15 minuti.

Questo ultimo treno effettua il tragitto di 106 3|4 miglia (171.8 chilometri) tra Crewe e Holyhead, di cui la più grande parte è in una forte pendenza lungo la costa della Galles del Nord, in 125 minuti, ciò che è una marcia splendida.

Tra Crewe e Londra la durata del tragitto è di 3 ore e 5 minuti.

L'ammissione dei viaggiatori di terza classe nelle valigie irlandesi è interessante per quest'altra ragione, che essa sopprime l'ultima eccezione alla regola, ora generale sopra tutte le nostre grandi linee, secondo la quale, i viaggiatori di terza classe sono ammessi in tutti i treni.

Gli *express* in corrispondenza coi battelli traversanti la Manica per Douvres, Folkestone, Newhaven e Queensborough, continuano, ciononostante, a non comportare che delle vetture di prima e seconda classe, quantunque si annunci, a partire dal 1° giugno, un servizio *express* per la via di Folkestone-Boulogne, comprendente vetture di terza.

Inoltre, la Compagnia del Brighton, la meno progressista, anche probabilmente perchè è quella che ha meno da temere la concorrenza, non ammette ancora nei suoi rari treni un po' convenienti che i viaggiatori di prima e di seconda classe ed anche solamente quelli di prima. Ma a parte queste rare eccezioni, che interessano delle regioni limitate, l'ammissione dei viaggiatori di terza classe in tutti i treni è ormai la regola generale nella Gran Bretagna.

Qui ancora, l'Irlanda segue una linea di condotta assolutamente diversa.

È vero che il « Great Southern » ammette ora i viaggiatori di terza classe in tutti i treni, ma esiste ancora un treno di prima e seconda classe tra Dublino e Belfast e viceversa, e pure, per quanto ciò possa sembrare straordinario a chi sa come sia povero l'ovest dell'Irlanda, esiste un treno analogo tra Dublino e Galway.

Ho già detto altra volta che il « Great Western » annuncia l'organizzazione di un servizio diretto da Birmingham a Douvres in corrispondenza colle valigie del Continente, ed ho fatto questa profezia che le altre compagnie non tarderebbero a seguire questo esempio.

La prima predizione si è realizzata ed al di là, perchè il servizio organizzato dal « Great Western » non deve cominciare che al 1° giugno, e già il « North Western », fedele sempre più alla sua politica, che consiste a non prendere iniziative, ma superare i rivali nelle migliorie che introducono, ha messo in circolazione dopo il 1° maggio delle vetture dirette non soltanto alla partenza da Birmingham, ma pure in partenza da Liverpool e da Manchester verso Douvres, in corrispondenza coi battelli di Flessingue.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Ferrovia elettrica da S. Quirico al Santuario di Nostra Signora della Guardia, presso Genova.

(*Vedi numero precedente*).

CAPITOLATO (1).

TITOLO I. — **Soggetto della concessione.**

Art. 1. *Indicazione della strada ferrata che forma oggetto della concessione.* — La concessionaria è obbligata ad eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a trazione elettrica che partendo dalla località di San Quirico, salga fin presso il Santuario di Nostra Signora della Guardia, in provincia di Genova, secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Severino Picasso, riconosciuto meritevole di approvazione dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici con voto del 7 aprile 1897.

Art. 2. *Termini per l'ultimazione dei lavori.* — La concessionaria è tenuta a dare ultimati i lavori nel termine di due anni decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti, perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente esercizio.

Art. 3. *Decadenza della concessione.* — Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, la concessionaria si intenderà decaduta dalla concessione e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. *Tipo da adottarsi.* — La linea sarà costruita a semplice binario con scartamento fra i bordi interni delle rotaie di m. 1; la larghezza della sede stradale nei rilevati e nelle trincee sarà di m. 3.

Art. 5. *Disegni particolareggiati dei diversi impianti e del materiale rotabile.* — La concessionaria è tenuta a presentare all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, entro 6 mesi dalla data del decreto reale di approvazione della concessione, i disegni di esecuzione del materiale rotabile con tutti i particolari dei telai delle carrozze, dei freni, dei meccanismi, nonchè i progetti di esecuzione dell'officina di produzione della energia elettrica, di tutti i meccanismi e dei fabbricati occorrenti per l'esercizio della ferrovia.

Oltre quanto è prescritto dall'articolo 13, sarà in facoltà della concessionaria d'introdurre durante l'esercizio della linea tutte quelle modificazioni che in seguito a sua proposta saranno approvate dall'Amministrazione governativa.

Una copia dei disegni e progetti di esecuzione di cui sopra verrà depositata a corredo degli archivi del Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 6. *Stagni e paludi.* — Nella esecuzione dei lavori della linea sono assolutamente proibiti gli scavi atti a cagionare ristagni d'acqua od impaludamenti lungo la ferrovia.

Art. 7. *Chiusura della strada.* — La ferrovia sarà isolata con barriere del tipo da approvarsi dall'Amministrazione governativa nei tratti che i funzionari tecnici governativi indicheranno, come attraversanti località ove è bestiame vagante, o molto frequentati e pericolosi.

Art. 8. *Stazioni e stabilimenti accessori.* — Le stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate: San Quirico e Santuario.

Potrà essere, a giudizio della Commissione di collaudo, di cui all'articolo 17 del presente capitolato, ammesso un maggior numero di fermate in quelle località in cui le esigenze del servizio lo richiedessero, salvaguardando la sicurezza pubblica.

Art. 9. *Esecuzione dei lavori.* — Tutti i lavori, siano relativi al corpo stradale od a manufatti od edifizi, dovranno essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte con solidità assoluta e relativa all'uso e scopo cui sono destinati e con materiali di buona qualità, scelti fra i migliori che sogliono impiegarsi nelle opere pubbliche della provincia di Genova.

L'armamento e relativi accessori, nonchè i veicoli e meccanismi relativi, dovranno essere costituiti di materiali eccellenti ed essere perfettamente lavorati.

Art. 10. *Provviste di materiali.* — I materiali d'armamento, le carrozze ed ogni altro accessorio dovranno essere provveduti nel Regno.

Si fa eccezione pei meccanismi elettrici, e per tutti i congegni che fossero retti da un brevetto di privativa.

Art. 11. *Esercizio e manutenzione.* — Per tutta la durata della concessione la concessionaria dovrà provvedere a che l'esercizio venga fatto in modo lodevole e vengano scrupolosamente osservati i regolamenti al riguardo approvati dal Ministero.

Dovranno essere tenuti in buono stato di manutenzione la linea, le opere d'arte, i fabbricati e l'armamento.

Egualmente dovranno essere sempre mantenuti in buono stato di conservazione e di funzionamento i veicoli e loro freni, e tutto quello che ha riferimento all'esercizio della linea.

Per l'esame dei nuovi tipi di materiale rotabile, pel collaudo e per le visite e prove relative si applicheranno le norme prescritte pel materiale rotabile in servizio sulle ferrovie.

Art. 12. *Materiale d'esercizio.* — La concessionaria dovrà provvedere perchè vi sia disponibile almeno una carrozza di scorta per sostituire senza incaglio e limitazione del servizio quelle che dovessero entrare in riparazione.

Sarà inoltre obbligata a stabilire una officina, nella quale

(1) Si omettono gli art. 19, 20, 21, 30, 31, 32, 34 e 35 perchè rispettivamente uguali agli art. 11, 12, 13, 21, 22, 23, 25, 26 e 27 del capitolato annesso alla convenzione.

si possano eseguire quelle urgenti riparazioni che risultassero necessarie per il regolare esercizio della linea.

Dovrà infine avere sempre pronte in apposito magazzino, prossimo ad una delle stazioni estreme, le sufficienti scorte di materiali d'armamento e di pezzi secondari per le carrozze e loro freni.

Art. 13. *Regolamento d'esercizio.* — Nel presentare i documenti di cui all'art. 5, dovrà la concessionaria unirvi per l'approvazione il regolamento per l'esercizio, nel quale sarà stabilita la velocità massima e la composizione dei treni e tutte le norme per garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.

Malgrado l'approvazione di tale regolamento, e malgrado l'approvazione dei sistemi di armamento e di trazione, e delle carrozze e loro freni, sarà sempre in facoltà del Governo di prescrivere, e dovrà la concessionaria a sue spese attuare quei miglioramenti e del materiale tutto e del sistema o delle norme di esercizio che il Governo stesso ritenesse necessarie od anche utili per vieppiù garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio stesso.

Art. 14. *Regolamento di servizio pubblico.* — Sarà riservata al Ministero dei Lavori pubblici, sentito l'avviso del regio Prefetto di Genova, l'approvazione del regolamento da rendersi noto al pubblico per il servizio dei viaggiatori che la concessionaria dovrà presentare insieme con la domanda della visita di ricognizione per l'apertura all'esercizio della linea.

Art. 15. *Orari.* — Sulla proposta della concessionaria, e sentito l'avviso del regio Prefetto di Genova, il Governo determinerà il numero minimo delle corse che dovranno essere eseguite ogni giorno, senza eccezione, ed il relativo orario, da modificarsi a seconda delle stagione.

Art. 16. *Personale.* — Il personale di scorta alle vetture dovrà essere perfettamente abile alle manovre che è incaricato di eseguire e dovrà prima della sua entrata in servizio essere riconosciuto idoneo dal regio Ispettorato generale delle Strade ferrate, a cui è devoluta la sorveglianza dell'esercizio.

I guardiani alle fermate ed il personale di scorta dei treni saranno giurati nel modo dalla legge prescritto.

Art. 17. *Commissione di collaudo.* — Apposita commissione da nominarsi dal Ministero dei Lavori Pubblici procederà prima dell'apertura all'esercizio della linea ad una visita di ricognizione e di collaudo provvisorio della medesima.

In tale visita, la Commissione riconoscerà se la linea, le opere d'arte, l'armamento, le carrozze e freni ed ogni accessorio siano stati eseguiti o provvisti a norma dei progetti approvati e secondo le prescrizioni del presente capitolato.

Essa procederà a quegli esperimenti, a spese della concessionaria, che crederà opportuni per assicurarsi del regolare funzionamento dei freni e dei meccanismi, e riferirà quindi al Ministero se, con quali condizioni, ed in che termine di tempo, possa la linea medesima essere aperta all'esercizio.

Alla detta Commissione verrà anche comunicato, per il suo esame e per le sue proposte, il regolamento di servizio, di cui all'art. 14.

Il collaudo definitivo sarà eseguito dalla stessa commissione appena saranno ultimati i lavori prescritti all'atto del collaudo provvisorio e non prima che siano trascorsi sei mesi di esercizio.

Nel caso che per le operazioni di collaudo sia chiamato a far parte della Commissione suddetta un professore di una delle scuole di applicazione del Regno, le relative indennità di viaggio e di soggiorno sono a carico della concessionaria.

Titolo II. — Stipulazioni diverse.

Art. 18. *Durata della concessione.* — La concessione della strada ferrata che forma oggetto del capitolato presente, è fatta per anni 70 a decorrere dalla data del decreto reale di approvazione della medesima.

Art. 22. *Tariffe dei trasporti.* — La tariffa dei trasporti dei viaggiatori viene fissata nel limite massimo di L. 2.30 per le corse ascendenti e di L. 1.20 per le corse discendenti; in questi prezzi si intende già compreso l'importo della tassa erariale fissata per i trasporti sulle ferrovie.

Per l'eventuale trasporto delle merci, la concessionaria sarà tenuta a presentare alla preventiva approvazione del Governo le relative tariffe.

Allorchè il prodotto netto di esercizio della linea oltrepassi il 7 per cento del capitale sociale, la eccedenza dovrà essere per metà rivolta a diminuire la tariffa viaggiatori in vigore e le tariffe che fossero state stabilite per lo eventuale trasporto delle merci.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniale si applicherà la tariffa speciale in vigore per gli stessi trasporti sulle reti adriatica e mediterranea.

Saranno pure estese al trasporto degli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato e rispettive famiglie, come pure a tutte le altre persone che n'abbiano diritto sulle reti principali anzidette, le stesse norme e riduzioni in vigore sulle reti medesime.

Art. 23. *Trasporto gratuito dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza dell'esercizio.* — I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione della concessionaria verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

A tale effetto la concessionaria dovrà tenere valide le tessere di riconoscimento rilasciate dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate ai funzionari che hanno diritto alla circolazione permanente gratuita e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per viaggi isolati, ed i buoni pel trasporto gratuito del bagaglio che le saranno richiesti dallo Ispettorato medesimo.

Art. 24. *Servizio di posta.* — Il servizio di posta per tutte le lettere e per i dispacci del Governo, da una estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa o da punto a punto della medesima, sarà fatto gratuitamente dalla concessionaria e con tutte le corse che saranno indicate dall'Amministrazione delle Poste.

Quando l'Amministrazione delle Poste lo richieda, dovrà la concessionaria disporre che i capi-convoglio ricevano essi i pacchi di lettere e i dispacci per consegnarli ai capi delle stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna agli agenti o delegati dell'Amministrazione delle Poste incaricati di riceverli alle stazioni medesime.

Gli stessi obblighi avrà la concessionaria pei pacchi postali mediante il corrispettivo di centesimi otto per pacco fino a tre chilogrammi e di centesimi dodici per pacco da tre a cinque chilogrammi.

In caso di aumento del limite massimo ora ammesso pel peso dei pacchi il corrispettivo sarà aumentato di centesimi due per ogni chilogramma di aumento di peso.

Art. 25. *Trasporto della corrispondenza di servizio.* — La concessionaria potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea stessa.

Art. 26. *Stabilimento delle linee telegrafiche.* — Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la strada ferrata concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quella costrutta dalla concessionaria.

Le linee telegrafiche destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata saranno sorvegliate e mantenute dalla concessionaria.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche fili pel servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curati dal Ministero delle Poste e Telegrafi, e la concessionaria corrisponderà all'Amministrazione medesima, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di L. 8 al km. pel primo filo ed altre L. 5 per ogni altro filo ad uso della concessionaria. Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni, che attraversano le gallerie; ed il prezzo di essi

coi relativi arpioni, nonchè le spese di mano d'opera saranno pagate a pie' di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche compatibilmente al loro servizio e sarà obbligo dei medesimi di denunciare alla prossima stazione telegrafica, ad all'autorità più vicina competente i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la strada ferrata concessa.

Art. 27. *Telegrammi di servizio.* — La concessionaria non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorchè quelli relativi al servizio della sua strada e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 28. *Telegrammi del Governo e dei privati.* — Dietro richiesta del Governo la concessionaria dovrà assumere anche il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati, e questo servizio sarà fatto a norma dei regolamenti dell'Amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi.

La concessionaria riterrà per sè il 10 per cento delle tasse interne dei telegrammi privati, scambiati fra suoi uffici posti in località dove esistono pure uffici telegrafici governativi, senza distinzione di orario, oppure spediti all'estero o ad altre Amministrazioni dai suoi uffici posti in località dove esistono uffici del Governo, anche senza distinzione di orario.

Essa riterrà il 50 per cento delle tasse interne dei telegrammi privati spediti da' suoi uffici, posti in località fornite di uffici del Governo, senza distinzione di orario e diretti a località non provvedute di uffici governativi.

Riterrà il 90 per cento delle tasse dei telegrammi privati interni scambiati fra suoi uffici, posti in località sprovvedute di uffici governativi.

Sarà tenuta a versare nelle Casse dello Stato, oltre al rimanente delle tasse interne, di cui all'alinea 1°, 2° e 3° del presente articolo, anche l'ammontare intero delle tasse dei telegrammi di Stato, accettati nei suoi uffici per l'interno e per l'estero, e l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati spediti all'estero.

Art. 29. *Tronchi e stazioni comuni.* — La concessionaria sarà tenuta ad accordare al Governo od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire od esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed, in caso di dissenso, stabilite da arbitri, due dei quali scelti da ciascuna delle parti interessate ed il terzo dal presidente del Tribunale civile di Genova.

Art. 33. *Riscatto della ferrovia.* — Dopo trent'anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, e semprechè abbia precedentemente dato diffidamento un anno prima alla concessionaria, il Governo avrà facoltà di riscattare a qualsiasi epoca la ferrovia mediante il corrispettivo previsto dall'art 284 della legge 20 marzo 1865 sui LL. PP.

Art. 36. *Risoluzioni delle questioni in via amministrativa.* — Al Prefetto della provincia spetta di regolare le questioni con la concessionaria.

In caso di dissenso la decisione della questione sarà devoluta al Ministero.

Art. 38. *Trasporto delle autorità politiche.* — Oltre ai funzionari di cui all'art. 23 di questo capitolato, dovranno dalla concessionaria essere rilasciati biglietti di libera circolazione sulla linea al Prefetto della provincia.

(*Seguono le firme*).

I trasporti di carboni minerali e di mattonelle di carbon fossile.

La *Gazzetta Ufficiale* del 17 corrente (n. 191) pubblica il **R. Decreto 27 giugno 1897**, col quale è abrogato, a datare dal 1° settembre p. v., il decreto sopraspecificato, in data 1° dicembre 1895, che ordina alla Società Mediterranea di fare un ribasso di tariffa, per conto dello Stato, sui prezzi della tariffa speciale P. V., n. 122, serie B e della tariffa locale P. V., n. 214, per i trasporti di carboni minerali e di mattonelle di carbon fossile, in provenienza d'oltre mare, in partenza dagli scali marittimi italiani, ed eseguiti con carri di proprietà degli speditori.

Concessione di ferrovie Secondarie Sarde.

La stessa *Gazzetta Ufficiale* pubblica il **R. Decreto 22 luglio 1897**, riflettente la concessione di ferrovie Secondarie Sarde.

Il decreto stesso componesi dei seguenti due articoli:

Art. 1. È approvato ad ogni effetto di legge ed in relazione alla convenzione, approvata col decreto 1° agosto 1886, n. 4041 (serie 3ª), il suddetto atto stipulato in Roma il 19 dicembre 1896, per la cessione alla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde della concessione relativa alla costruzione ed all'esercizio della ferrovia a sezione normale da Iglesias a Monteponi.

Per effetto, però, dell'approvazione di detta cessione non s'intende in alcun modo riconosciuta ed ammessa la pretesa della Società delle ferrovie Secondarie Sarde, menzionata nell'art. 2 della convenzione medesima rispetto alla lunghezza della linea Chilivani-Ozieri.

Nemmeno la lunghezza attribuita dalla detta convenzione di cessione alla linea Iglesias Monteponi è riconosciuta od ammessa. Anche a questo riguardo sarà applicata la sovvenzione governativa alla lunghezza che la linea avrà effettivamente a costruzione compiuta, non mai però oltre il limite massimo di m. 5302.11.

Art. 2. A sensi e per gli effetti dell'art. 256 della legge organica dei Lavori Pubblici, il termine per l'apertura all'esercizio pubblico della linea Iglesias-Monteponi è prorogato sino al 31 ottobre 1898, ferme restando nella loro integrità tutte le disposizioni ed i patti stabiliti nel contratto 28 luglio 1886, approvato con R. Decreto 1° agosto 1886, n. 4041 (serie 3ª).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Treni direttissimi da Milano e Torino per Roma.

Abbiamo motivo di credere che col giorno 11 settembre p. v. verranno posti in vigore i nuovi treni direttissimi tra Milano e Roma, via Parma-Sarzana, mediante i quali il percorso da Milano a Roma verrà effettuato in ore 11.25 e quello da Roma a Milano in ore 11.50.

A partire dallo stesso giorno il servizio notturno col treno 3 fra Torino e Roma, via Genova, verrebbe pure sensibilmente migliorato, riducendo la durata del viaggio di un'ora e venti minuti.

In seguito a tali provvedimenti subiranno modificazioni alcuni treni secondari, sia delle linee principali che di quelle affluenti.

><

I nuovi Istituti ferroviari di previdenza.

Sappiamo che nei primi giorni di settembre p. v. si radunerà a Roma una Commissione di rappresentanti del Ministero dei Lavori Pubblici e delle tre principali Società ferroviarie allo scopo di discutere e stabilire le basi per la costituzione dei nuovi Istituti di previdenza, cui dovranno essere iscritti gli agenti assunti in servizio dal 1° gennaio 1897 in poi.

><

Sopratasse sui prezzi dei trasporti ferroviari.

Nella scorsa settimana si è riunita in Roma una conferenza fra delegati del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, del Ministero del Tesoro, e delle tre grandi Reti, per studiare e concretare i modi di applicazione delle so-

pratasse sui trasporti stabilitesi a favore degli Istituti di previdenza delle grandi Reti dalla legge di recente approvata dalle due Camere.

I conferenti non hanno trovato serie difficoltà nel determinare il modo di applicazione della sopratassa a carico delle merci.

Constatarono invece come la Legge presenti lacune e dubbiezze nella parte riguardante la sopratassa afferente ai trasporti di viaggiatori.

La Commissione non potè pertanto prendere formali risoluzioni su quest'ultimo punto, ma segnalò tutti i casi di dubbia applicabilità della sopratassa, propose le opportune interpretazioni, ed espresse il voto di alcuni temperamenti.

Nel prossimo numero pubblicheremo il testo della succitata Legge.

><

L'inchiesta ferroviaria.

La Commissione d'inchiesta ferroviaria, che continua a raccogliere e coordinare elementi, si radunerà nei primi giorni di ottobre per procedere agli interrogatori finali di alcuni funzionari del Governo e delle Società e di altre persone, e stabilire quelle ulteriori indagini che fossero riconosciute necessarie.

Indi dovrà prendere le sue conclusioni e approvare la Relazione del Presidente on. senatore Gagliardo, la quale non potrà essere presentata all on. Ministro dei Lavori Pubblici prima del 15 dicembre, termine assegnato ai lavori della Commissione.

><

Gli Uffici delle Poste alla stazione di Milano.

Siamo informati che la Mediterranea ha già compilato il progetto di massima del fabbricato da costruirsi per le Regie Poste nella stazione di Milano-Centrale, a norma delle conclusioni prese nella Conferenza del 20 luglio p. p. Ci consta poi che la predetta Amministrazione, prima di procedere allo studio particolareggiato di tale progetto, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici che i relativi tipi di massima vengano esaminati e discussi in una Conferenza fra i rappresentanti di essa Amministrazione, di quella delle Regie Poste e del Circolo Ferroviario di Milano.

><

Ferrovia Solmona-Isernia-Caianello.

Ci informano da Teramo che quella Camera di Commercio ed Arti, considerato che nel settembre prossimo verrà inaugurata la nuova linea ferroviaria Solmona-Isernia-Caianello, il cui vero scopo è quello di abbreviare le distanze e mettere in comunicazione diretta gli Abruzzi ed il Molise con Napoli, ha richiamato l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici sulla necessità che in detta nuova linea sia stabilita una coppia di treni diretti ed accelerati, in coincidenza a Caianello con uno almeno dei diretti Roma-Napoli; ed a Solmona coi diretti ed accelerati Roma-Castellammare ed Aquila-Terni, senza di che il commercio delle Provincie Abruzzesi non ritrarrebbe alcun apprezzabile vantaggio dall'apertura all'esercizio della suaccennata linea.

><

Biglietti a prezzo ridotto.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto la proroga per un altro anno: *a*) dei biglietti a prezzo ridotto istituiti fra Milano e Certosa e tra Milano e Pavia; *b*) dell'esperimento dei prezzi ridotti istituiti tra Milano e Magenta e Milano-Vittuone; *c*) dei biglietti a prezzo ridotto di seconda e terza classe, tanto a corsa semplice quanto di andata e ritorno, istituiti sulla tratta da Piacenza a Castelsangiovanni; *d*) dello esperimento dei biglietti speciali istituiti sulla tratta da Torino P. N. a Nichellino.

><

Proroga di validità dei biglietti d'andata e ritorno per le feste di settembre.

La Rete Mediterranea comunica che stante la prossimità dei due giorni festivi 5 ed 8 settembre p. v., i biglietti di andata e ritorno distribuiti nei giorni 4, 5, 6, 7 ed 8 detto mese, tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo colle ferrovie, tramvie e Società di navigazione lacuali in corrispondenza, saranno validi per il ritorno fino a tutto il successivo giorno 9.

><

Movimento degli operai addetti ai lavori ferroviari.

Diamo nel seguente prospetto il movimento degli operai impiegati sui lavori delle diverse linee concesse alla Società delle Strade Ferrate Meridionali, dal loro cominciamento fino a tutto il primo semestre 1897:

Il numero delle giornate di operai è di 16,030,833, ripartite fra le diverse linee nel modo seguente:

1.	Linea Lecco-Colico	N.	2,029,611
2.	» Rocchetta Melfi-Potenza .	»	4,403,463
3.	» Rocchetta-Gioia . . .	»	2,783,005
4.	» Solmona-Isernia . . .	»	5,943,472
5.	» Barletta-Spinazzola . .	»	871,282
	Totale	N.	16,030,833
	Numero delle giornate di operai impiegati a tutto il secondo semestre 1896	»	15,637,646
	Numero delle giornate di operai impiegati nel primo semestre del 1897 .	N.	393,187

><

Il Ponte sul Po a Torino.

Sono note le fasi per cui è passata la questione del Ponte sul Po a Torino da sostituirsi all'attuale sospeso Maria Teresa.

Il Consiglio Comunale approvò in massima il progetto d'arco in acciaio della Società di Savigliano; non approvò, invece, a maggioranza sufficiente, lo stanziamento dei fondi per l'esecuzione, per cui tutto è rimasto allo stesso punto. Ora gli ingegneri Perego, Zanotti e Costantini hanno presentato un nuovo progetto di ponte in granito, con un arco centrale di metri 49.20 di luce, e due archi zoppi laterali di m. 25 poggianti su pile fondate col sistema pneumatico.

Il costo totale dei lavori è calcolato a lire 1,273,615.11, che potrebbe ridursi a lire 1,096,693.99 se si adotterà nella parte sovrastante alle grandi arcate, compreso il parapetto, una qualità di materiale meno costosa del granito, quale la pietra di Borgone o Vayes.

I progettisti si impegnerebbero di eseguire il manufatto in 24 mesi dall'inizio dei lavori.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

a) La proposta per l'impianto dell'Ufficio telegrafico nella stazione di Torano-Lattarico, e per la divisione ad Acri-Bisignano del circuito n. 1694, situato lungo la linea *Sibari-Cosenza*, con preventivo di spesa di lire 1000;

b) Il preventivo della spesa occorrente per provvedere al ripristino delle scarpate e delle cancellate del rilevato della *stazione di Limone*, nella tratta compresa tra il fabbricato viaggiatori e l'estremo verso Tenda;

c) Il progetto dei lavori di difesa dalle acque ai km. 65.141, 65.895 e 66.031 fra le stazioni di Rosarno e di Nicotera, nella linea da *Reggio a Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ascende a lire 8000;

d) La proposta di nuovi lavori in aggiunta al progetto di consolidamento del sottopassaggio al km. 65.312.19 fra le stazioni di Ascea e di Pisciotta, nella ferrovia da *Battipaglia a Castrocucco*, con annesso preventivo di spesa di lire 27,500;

e) Il preventivo della spesa di lire 2450, occorrente per la esecuzione di lavori urgenti alla quinta vôlta del viadotto-canale al km. 279.661.90 della linea da *Montefiascone ad Asciano;*

f) Il progetto dei lavori per la chiusura su due lati del capannone pel rialzo locomotive e pel prolungamento di due fosse d'espurgo esterne alla rimessa del Deposito locomotive a *Savona-Letimbro*. Spesa preventivata L. 885;

g) La proposta e gli elaborati di gara per la fornitura di 150,000 arpioni ordinari in ferro per armamento, del modello n. 2 ex-Alta Italia, con preventivo di spesa di lire 22,750;

h) Progetto per la costruzione di due dighe a monte della ferrovia con briglie in muratura, e sistemazione del ponticello costruito sulla strada Provinciale, già Nazionale, n. 62, a difesa dalle piene del torrente Zaganella, al chilometro 17.969 della linea da *Reggio a Castrocucco*. La spesa preventivata per la esecuzione di tali lavori ascende a lire 24,000.

(*Gare aggiudicate*).

Il 17 corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata, per fornitura di materiali metallici di armamento;

1. Gara per la fornitura di 5000 piastre speciali doppie di giunzione, in ferro omogeneo, per armamento di 1° tipo da m. 12, del peso totale approssimativo di kg. 47,000. Ditte invitate 5, Ditte concorrenti 5. Aggiudicataria provvisoria la Ditta « Società Ligure Metallurgica » di Sestri Ponente, al prezzo di lire 358 la tonnellata, con consegna della merce franca su vagone nella stazione di Sestri Ponente;

2. Gara per la fornitura di 304,000 chiavarde in ferro omogeneo per stecche di diversi tipi, del peso totale approssimativo di kg. 235,600. La fornitura venne divisa in due lotti. Alla gara del primo lotto, di sei Ditte invitate concorsero cinque, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Tassara Filippo e Figli di Voltri al prezzo di lire 490 la tonnellata, consegna della merce franca su vagone in stazione di Voltri. Alla gara del secondo lotto, di sei Ditte invitate concorsero pure cinque, ed è rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Gillet G. B., di Sestri Ponente, al prezzo di lire 492 per tonnellata; consegna della merce franca su vagone in stazione di Sestri Ponente;

3. Gara per la fornitura di 271,000 piastre in ferro omogeneo di diversi tipi, del peso totale approssimativo di kg. 539,860, divisa in due lotti. — *Primo lotto:* Ditte invitate 5, Ditte concorrenti 5; Ditta aggiudicataria provvisoria Tassara Filippo e Figli di Voltri. Prezzo lire 290 la tonnellata. Consegna della merce franca su vagone in stazione di Voltri. — *Secondo lotto.* Ditte invitate 5, Ditte concorrenti 5; Ditta aggiudicataria « Società Ligure Metallurgica » di Sestri Ponente. Prezzo lire 298 la tonnellata. Consegna della merce, franca su vagone nella stazione di Sestri Ponente;

4. Gara per la provvista di 5800 stecche d'acciaio per armamento, di diversi tipi, del peso totale approssimativo di kg. 66,047. Fornitura divisa in due lotti, ai quali vennero invitate quattro Ditte, che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria tanto del primo che del secondo lotto la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo per tonnellata di lire 325 per le stecche del primo lotto, e di lire 450 per quelle del secondo, con consegna della merce franca su vagone nella stazione di Chiusi.

Il 18 corrente mese di agosto, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata per la fornitura di materiale d'armamento:

1. Gara per la provvista di 195,000 caviglie mordenti in ferro omogeneo, del peso complessivo di tonnellate 82. La fornitura venne divisa in due lotti eguali del peso ciascuno di tonnellate 41, ed alla gara furono invitate sei Ditte, che tutte vi concorsero, rimanendo provvisoriamente deliberataria, tanto pel primo che pel secondo lotto, al prezzo complessivo di lire 18,256.70 per ciascun lotto, comprese le spese di trasporto, la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni;

2. Gara per la fornitura di 20,000 chiodi in ferro omogeneo per armamento del modello R. M. 45. Alla gara furono invitate sei Ditte, le cui offerte furono dichiarate nulle, essendo tutte superiori al prezzo massimo della scheda segreta della Società;

3. Gara per la fornitura di 554,000 arpioni in ferro omogeneo del peso complessivo di tonnellate 231.100. La fornitura era divisa in due lotti eguali, del peso ciascuno di tonnellate 115.55. Alla gara furono invitate sei Ditte, ma vi concorsero solo cinque, rimanendo provvisoriamente deliberataria pel primo lotto la Ditta Macchi-Izar e Comp. di Milano, al prezzo di lire 420 la tonnellata. Le offerte del secondo lotto furono dichiarate tutte nulle, essendo superiori al prezzo massimo della scheda segreta della Società.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento della rimessa locomotiva in legname, esistente nella stazione di Lucca, lungo la linea *Firenze-Pistoia-Pisa*, con annesso preventivo di spesa di 1650 lire;

2. La proposta delle opere necessarie per provvedere alla sistemazione ed al consolidamento di 16 ponticelli a travata metallica sul tronco da Monopoli ad Otranto, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 23,136;

3. Il preventivo della spesa di L. 1421.30 per il rivestimento e l'ampliamento con muratura del fosso a valle del nuovo acquedotto in tubi in ghisa al chilometro 34.395, nella stazione di Borgo San Lorenzo, lungo la strada ferrata da *Faenza a Firenze;*

4. Una nuova proposta dei lavori d'impianto del rifornitore definitivo nella stazione di Udine, lungo la linea da *Mestre a Cormons*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 24,300;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Buscaglia Carlo per l'esecuzione di lavori di adattamento occorrenti in una delle travate metalliche tolte d'opera dal ponte al chilometro 2.457 della linea Pavia-Casalpusterlengo, per utilizzarle al sottovia al chilom. 20.057 della linea *Colico-Chiavenna;*

6. L'atto di sottomissione della Ditta Pelizzoni Cesare, concernente la costruzione di cinque cisterne per acqua piovana, lungo il tronco San Giovanni Persiceto-San Felice sul Panaro, della linea complementare *Bologna-Verona;*

7. La proposta di lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Grumello del Monte, lungo la ferrovia *Treviglio-Bergamo-Rovato*, con annesso preventivo di spesa di L. 1039.86;

8. La proposta delle opere occorrenti per provvedere al consolidamento del rilevato fra i chilometri 12.436 e 12.454 della linea da *Bologna ad Otranto.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 800.

(*Gare aggiudicate*).

Il 16 corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei Lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbero luogo le due gare seguenti a licitazione privata:

1. Gara per l'appalto dei lavori relativi alla costruzione di un ponticello obliquo, di luce m. 3.80, al chilometro 166.597 della linea Orte-Falconara, del presunto importo di L. 8000. Alla gara vennero invitate 11 Ditte, e vi concorsero 9, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Castori Alessandro col ribasso del 25 per cento sui prezzi della tariffa;

2. Gara per l'appalto dei lavori relativi alla sostituzione, con volte in muratura, alle attuali travate metalliche di sei ponti sul Serra, situati fra i chilometri 116 e 120 della linea Orte-Falconara, del presunto importo di L. 84,000. Alla gara vennero invitate 21 Ditte, delle quali soltanto 10 hanno presentata offerta di ribasso. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Betti Guido col ribasso del 26 per cento sui prezzi della tariffa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che possa essere approvato un progetto presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, concernente i lavori di costruzione di una condotta d'acqua potabile, da derivarsi dalla galleria di Montebove, lungo la strada ferrata da Roma a Solmona, ad uso della stazione di Tagliacozzo e di alcune case cantoniere della linea stessa, che ne sono prive, con diramazione all'abitato di Tagliacozzo ed a quello della Frazione di Poggetello. La spesa complessiva preventivata per l'esecuzione delle opere relative ammonta a L. 61,500, delle quali L. 21,600 a carico del comune di Tagliacozzo.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto del 15° supplemento alle tariffe pel trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità in servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera (via Gottardo) del 1° agosto 1888, il quale supplemento dovrebbe entrare in vigore col giorno 1° settembre p. v.

—

L'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa la seguente proposta:

L'applicazione dei prezzi della serie A della tariffa locale n. 304, piccola velocità, per la Rete Adriatica viene estesa alle spedizioni di sacchi vuoti in partite di peso inferiore alle 8 tonn. per vagone da e per le stazioni che sono ammesse a fruire dei detti prezzi, e propone di modificare in relazione a quanto precede l'intestazione della predetta tariffa locale.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si approva l'estensione della tariffa eccezionale n. 1006, piccola velocità, per il trasporto di lignite e di formelle di lignite, ai trasporti di torba compressa e di formelle di torba, in partenza da Altopascio, Massarosa, Torre del Lago, Viareggio, e destinati a Genova, Livorno, Pisa e Spezia.

—

L'Adriatica ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la proposta seguente:

La vigente tariffa speciale di esportazione (via Venezia), A, piccola velocità, per la Rete Adriatica, resta abrogata e sostituita da altra, la quale avrà vigore, in via di esperimento, per la durata di un anno dalla data della sua attuazione. Secondo la proposta in questione, la predetta tariffa viene resa applicabile a tutti i porti dell'Estremo Oriente, anche non africani, purchè situati oltre il Canale di Suez ed oltre lo Stretto di Gibilterra.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato alla superiore approvazione la seguente proposta:

Alla nomenclatura ed alla classificazione delle merci a piccola velocità, per quanto riguarda esclusivamente il servizio della Rete Sicula, si propone di aggiungere la seguente voce: « Penne di pollame in natura miste per lavori e per concime », con l'indicazione della classe 6ª e della tariffa speciale interna n. 123, serie C, per un peso minimo di sei tonnellate.

Inoltre, alla voce: « Penne sucide, non atte ad altro uso che per concime » (vedi allegato 9°, categoria prima, alla quale si riporta l'altra voce: « Piume di pollame sucide, ecc. »), si propone di aggiungere alla relativa classificazione 8ª la lettera W.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, una domanda avanzata dalla Ditta Vegezzi, per ottenere la rinnovazione pura e semplice per un altro anno della concessione relativa ai suoi trasporti di sale da Mantova a Cremona, che scade col 31 corrente agosto.

—

È in corso un Decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale si approva la seguente aggiunta dopo il secondo capoverso dell'articolo 113 delle tariffe, proposta dalla Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula:

« Venendo consegnata una spedizione composta di merci soggette a diverso modo di tassazione ed indicate separatamente sul documento di trasporto, qualora, o per mancata indicazione del peso, o per domanda di pesatura fatta dalla parte, debbasi procedere all'accertamento del peso di ciascuna, il diritto di pesatura si applica come se si trattasse di spedizioni distinte.

« Tale diritto però verrà abbandonato per ogni parte di merce diversa pesante meno di 50 chilogrammi, sempre che tale modo di tassazione non risulti inferiore a quello dovuto alla ferrovia sul peso complessivo della spedizione, nel quale caso si applicherà quest'ultimo.

« Sempre quando le esigenze di servizio lo permettano,

e dietro domanda delle parti, la pesatura può essere eseguita anche per colli, ma in tal caso si applicano tante tasse di pesatura quante sono le relative operazioni, ancorchè si tratti di colli, tutti od in parte di peso inferiore a 50 chilogrammi.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda ha dato la sua approvazione:

1. Alla proroga per altri due anni della tariffa locale n. 204, piccola velocità, pei trasporti di vino comune e di mosto;

2. Alla rinnovazione per un altro anno della concessione a favore della Società dei cementi e calci di Vittorio;

3. Alla proposta di estensione della tariffa locale n. 206, piccola velocità;

4. Alla rinnovazione per un altro anno: *a*) della concessione alla Ditta Ruggeri per i suoi trasporti di pietre; *b*) della concessione di cui fruisce la Ditta Balsamo per i suoi trasporti di olio d'oliva; *c*) della concessione a favore della Ditta Augusto Colabucci, per i suoi trasporti di calce da Segni-Paliano a Roma-Termini, con riduzione del traffico minimo annuale da 4000 a 3000 tonnellate;

5. Alla concessione in favore della Ditta S. Ghilardi, De Filippis e Comp. pel trasporto di mattonelle in cemento;

6. Alla proposta intesa ad ammettere che la concessione di cui fruisce la Ditta Capuccio-Costa ed Allomello, per i suoi trasporti di patate, sia resa valida per due anni, e cioè fino a tutto il 10 agosto 1898, portando però il traffico minimo convenzionale da 400 ad 800 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Brescia-Trento. — In seguito ad invito della Società *La Fratellanza* di Borgo Trento convennero presso la sede della medesima molti soci, nonchè moltissimi negozianti, possidenti ed industriali del sobborgo.

Presero parte alla discussione diversi degli intervenuti, ed infine venne votato il seguente ordine del giorno:

« La Società di M. S. *La Fratellanza* di Borgo Trento, riunita oggi nella propria sede in numerosa adunanza, in concorso di negozianti, industriali e possidenti del Sobborgo, sentite le comunicazioni dei membri del Comitato promotore gentilmente intervenuti, sulla opportunità e convenienza che al prolungamento della Rezzato-Vobarno o della Tramvia Brescia-Vestone per congiungere la nostra città col Trentino, venga data la preferenza ad una ferrovia economica a trazione elettrica Brescia-Nave-Caffaro-Trento, delibera:

« Di rivolgere una parola di plauso al Comitato promotore, facendo voti che il suddetto progetto per collegare nel modo più diretto la nostra alla città di Trento possa, coll'appoggio del Comune e della Provincia, avere la più sollecita esecuzione, affinchè si abbiano a conseguire quei vantaggi che sono le risultanze immancabili delle facilitazioni degli scambi fra due importanti regioni, ricche entrambe dei prodotti del suolo e delle industrie ».

Ferrovia per la Vallassina. — Venne nominato un Comitato esecutivo per l'attuazione del progettato prolungamento della linea Milano-Erba sino e Canzo ed Asso.

Tale Comitato sta ora lavorando alacremente per la buona riuscita del progetto, e l'incartamento fu dalla Nord-Milano trasmesso al senatore Vauchamps a Bruxelles, onde pronunziarsi sia sulla costruzione da parte della medesima che sull'esercizio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,570,794.23, con una diminuzione di lire 65,593.24 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1897 si ragguaglia a L. 17,800,534.95, presentando un aumento di L. 50,770.91 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 31 luglio 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 278,733, con una diminuzione di L. 9355 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° al 31 luglio 1897 ammontano a lire 822,148, con un aumento di L. 15,655 sull'esercizio precedente.

Tramvie elettriche nella provincia di Roma. — Due sono le linee di tramvie elettriche per le quali vennero presentate domande di concessione al Consiglio provinciale di Roma: Roma Frascati e Roma-Albano-Genzano-Marino-Rocca di Papa e (con una funicolare) Monte Cave.

Per la linea di Frascati le richieste sono due: l'una dei signori Zuccala e Sernicoli, l'altra dei signori Sacripanti e Ganziosi; per la linea Albano, ecc., c'è una domanda dei signori Tosi e Medina, i quali chiedono anche una sovvenzione chilometrica annuale di L. 1000 per 13 chilom.

La Deputazione, per quanto riguarda la linea di Frascati, ha dato la preferenza a quella Zuccala-Sernicoli, sia perchè riportò il voto favorevole dei due Comuni interessati, Frascati e Grottaferrata, sia perchè essa si presenta di più probabile esecuzione, attesa la prova, offerta dai richiedenti, di avere con la Casa Thomson Houston e colla Società romana tramways-omnibus formata la combinazione finanziaria occorrente, ed inoltre di essersi assicurato il servizio fino alla stazione dei trams di piazza Venezia.

La ferrovia elettrica alla Guardia. — Nel ridotto del teatro Paganini ebbe luogo giovedì scorso, a Genova, l'assemblea degli azionisti, che riuscì assai numerosa. Presiedeva l'avv. Luigi Mangini.

Il Presidente della Società, comm. E Pizzorni, riferì sull'operato del Consiglio d'Amministrazione; disse che, mercè il pronto versamento dell'intero valore delle loro azioni fatto da molti Soci, si poterono eseguire i versamenti ed i depositi occorrenti per la concessione governativa, e la Società può ora intraprendere i lavori.

Accennò al sensibile aumento nel numero dei Soci, e disse che per convincere molti altri che sono ancora dubbiosi, è urgente appaltare i lavori del corpo stradale; ed a questo scopo chiede all'Assemblea un mandato di fiducia al Consiglio d'Amministrazione. E l'Assemblea accolse a grande maggioranza la domanda del comm. Pizzorni.

Venne poscia presentato lo schema di regolamento della Società, che sarà depositato negli uffici a libera visione dei soci per le loro osservazioni e proposte, quindi il Presidente sciolse la seduta, dopo avere raccomandato ai presenti la più attiva propaganda a favore dell'intrapresa.

Tramvia Alba-Monchiero-Cuneo. — Il Consiglio Comunale di Sinio ha deliberato il sussidio di L. 500 per la linea tramviaria Alba-Monchiero-Cuneo, di cui è iniziatore il geometra Gonetti.

Tenuto conto della poca importanza del Comune, l'offerta non è insignificante e sperasi che sarà di buon augurio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Il prolungamento della linea di Limours.* — Il *Bâtiment* annunciò che il prolungamento della linea da Parigi a Limours, progettato da anni, sembra sarà prossimamente realizzato. Un progetto è allo studio, ed appena i Comuni interessati avranno deliberata la concessione gratuita dei terreni, sarà sottoposta al Consiglio generale di Seine-et-Oise nella sezione di agosto.

La linea nuova di Limours toccherebbe Bris-sous Forges, Forges-les-Bains, Vaugrigneuse, Saint-Maurice, Val-Saint-Germain, Saint-Cyr-sous-Dourdau, e si raccorderebbe a Dourdau colla linea Brétigny-Tours per Vendôme, che è ancora ad un solo binario.

— *Ferrovia elettrica a Chamonix.* — Si sa che è attualmente in costruzione il tronco ferroviario da Cluses a Fayet, la cui inaugurazione avrà luogo, credesi, nel giugno del 1898. Tale tronco non è che il prolungamento della linea, già in esercizio, della P. L. M. e che si diparte da Ginevra e per Bonneville raggiunge Cluses tortuosamente seguendo, or sulla destra, or sulla sinistra, il fiume Arve. Questo nasce al Colle di Balme, subito alimentato ed ingrossato dalle acque dei poderosi ghiacciai che scendono dal Monte Bianco sino nella valle di Chamonix.

Ma per giungere da Fayet a Chamonix, la deliziosa e classica tappa touristica, ove convengono annualmente a diecine di migliaia i touristi da ogni parte d'Europa, si è escogitata altra ferrovia la quale ricongiungerà direttamente la Regina dell'Alta Savoia con Ginevra. Il percorso, di soli 20 chilometri, sarà a trazione elettrica ed i vagoni automotori. Non si avrà quindi locomotiva nè fumo, ciò che renderà anche più gradevole il tragitto.

L'energia elettrica sarà fornita da due officine utilizzanti l'acqua dell'Arve con salti di circa 80 metri; tali officine forniranno oltre 4000 cavalli di forza che permetteranno ai treni di vincere senza *crémallière* le salite del tracciato, in certi punti sino del 9 0|0.

Ferrovie Austriache. — *Ferrovie del Sud dell'Austria ed Alta Italia* (*Lombarde*). — Per norma dei molti interessati italiani portatori di titoli del *Sud dell'Austria e Alta Italia* (*Lombarde*) riportiamo dalla Relazione del Consiglio di Amministrazione all'assemblea degli azionisti del 28 maggio u. s. i seguenti dati riflettenti l'esercizio dello scorso anno:

Costruzione. — Il capitale investito nella costruzione della rete generale austriaca ed ungherese, che ammontava a fr. 590,850,691 al 31 dicembre 1895, è stato portato a 593,042,050 fr. dalle spese fatte durante l'anno.

La ripartizione di questa somma tra le due reti dà 446,563,639 fr. per la rete austriaca e fr. 146,478,411 per quella ungherese. Il fondo di riserva ha dovuto sopportare una spesa di fr. 747,443 per lavori di consolidamento dei ponti metallici ed un'altra di fr. 10,993 per riparazione di danni causati dal terremoto di Laibach.

Questi due conti raggiungevano rispettivamente franchi 5,886,839 per 705 opere incompiute e fr. 141,826 al 31 dicembre 1896.

Le diverse linee di interesse locale appartenenti alla Compagnia non hanno dato luogo nel 1896 ad alcuna spesa di costruzione. Quella da Modling ad Hinterbrühl (4 1|2 chilometri circa, a trazione elettrica) ha pure visto la sua cifra d'impianto ridotta di fr. 1250 per vendite di terreni.

Nel 1896 sono state ordinate 27 locomotive, 103 vetture viaggiatori, 13 furgoni a bagagli e 333 vagoni a merci; 9 locomotive, 2 vetture viaggiatori e 43 carri merci sono stati messi fuori servizio. Le spese per nuovi acquisti e per aumento degli utensili nelle officine e del mobilio delle stazioni si sono elevate a fr. 5,593,515, ciò che porta la spesa totale di questo capitolo a 130,774,401 fr. al 31 dicembre 1896, di cui 106,465,612 fr. incombono alla rete austriaca, 23,321,125 fr. alla rete ungherese e 987,664 franchi alle ferrovie di interesse locale. L'effettivo del materiale rotabile al 31 dicembre 1896 si componeva di 708 locomotive, 666 tenders, 1688 vetture viaggiatori, di cui 15 per la ferrovia elettrica, 12,297 carri e 65 spazza-neve.

Il valore degli approvvigionamenti è aumentato di franchi 637,130 sul servizio del mantenimento, del materiale e della trazione e delle officine.

Il laminatoio di Graz ha fabbricato 27,042 tonnellate di acciaio (— 5489 tonnellate) e 18,858 tonnellate di binari (— 5534 tonn.), di cui 10,672 destinate alle linee della Società e 8196 a linee estere.

Vi è pure una diminuzione di 1222 tonnellate nella fabbricazione dei prodotti diversi, che non furono che di 4422 tonnellate. Il laminatoio ha realizzato nel 1896 un benefizio netto di 449,562 fr. e il suo costo di impianto ammontava al 31 dicembre dello stesso anno a 1,422,529 franchi. Il valore degli approvvigionamenti a questa data era di 2,482,555 franchi.

Il prodotto netto degli hôtels di Semmering, d'Abbazia e di Goritz è stato di 495,152 fr. e rappresenta l'interesse del 7.30 0|0 del capitale d'impianto, il quale si elevava a 6,782,761 fr. al 31 dicembre.

Situazione finanziaria. — Le spese di primo impianto della rete generale austriaca ed ungherese, compreso il materiale di esercizio, gli approvvigionamenti e il capitale impiegato nelle linee di interesse locale, si scompone come segue:

Rete austriaca	fr.	739,981,890
Rete ungherese	»	176,000,616
Totale	fr.	915,982,506
Bisogna aggiungervi il valore degli immobili	»	11,900,222
E il capitale impiegato nella antica rete italiana	»	700,803,629
Formante un totale di	fr.	1,628,686,357

al 31 dicembre 1896.

I fondi sociali e le obbligazioni avendo prodotto franchi 1,553,271,486, la spesa portata in conto eccede il capitale realizzato di 75,414,871 fr, contro 71,429,465 fr. l'anno precedente, cioè 3,985,406 fr. di aumento. Se a questa ultima cifra si aggiungono 4,426,072 fr. prodotti dalla vendita di 3 milioni di marchi di obbligazioni 4 0|0, compresi nel capitale realizzato, si ottiene un totale di franchi 8,411,470, rappresentante la cifra delle spese effettuate nel 1896 a carico del conto capitale. Per il 1897 le previsioni del bilancio raggiungono 11,587,500 fr., di cui 4,862,500 fr. per lavori di stazioni e della linea e franchi 6,725,000 per commissioni di materiale rotabile. Sarà fatto fronte a queste spese colla vendita di 16 1|2 milioni di marchi di obbligazioni 4 0|0 ancora in portafoglio.

Risultati dell'esercizio. — I prodotti lordi delle linee di interesse generale, prodotti diversi compresi, si sono elevati nel 1896 a 116,500,194 fr. contro 112,967,708 fr. nel 1895, cioè a favore del 1896 una differenza di franchi 3,532,486, ossia 3.10 per cento.

Ecco la ripartizione tra le reti austriache ed ungheresi:

	Rete austriaca	Rete ungherese	Totale
1896 . . .	fr. 96,839,599	19,660,595	116,500,194
1895 . . .	» 93,720,289	19,247,419	112,967,708
Diff. pel 1896	fr. + 3,119,310	+ 413,176	+ 3,532,486

I prodotti dell'esercizio propriamente detto (viaggiatori e merci) sono per l'esercizio 1896 di . fr. 114,048,337
Essi erano nel 1895 di . . . . . . » 110,529,061

Aumento . . . . . fr. 3,519,276

La loro ripartizione fra le due reti risulta da questo specchio:

	Rete austriaca	Rete ungherese	Totale
Nel 1896 . .	fr. 94,932,472	19,115,865	114,048,337
» 1895 . .	» 91,801,108	18,727,953	110,529,061
Diff. pel 1896	fr. + 3,131,364	+ 387,912	+ 3,519,276

La differenza fra la cifra di 3,519,276 fr. e quella di 3,532,486 franchi segnalata più sopra proviene dall'aumento di 13,209 franchi realizzato dai prodotti diversi. Le spese dell'esercizio per l'insieme delle linee si elevano a franchi 49,808,587 contro 47,542,479 fr. nel 1895, cioè un aumento di fr. 2,266,108 nel 1896.

Esse si ripartiscono così:

		Rete austriaca	Rete ungherese
Nel 1896	fr.	40,460,555	9,348,032
» 1895	»	38,318,356	9,224,123
Differenza nel 1896 . .	fr.	+ 2,142,199	+ 123,909

Questo aumento delle spese è d'altronde qualificato dalle esigenze del traffico e dall'aumento degli oneri d'esercizio. D'altra parte, la Società ha sensibilmente elevato i versamenti che essa effettua a favore del personale. Infine importanti lavori di mantenimento e rinnovamento del binario e dei fabbricati, unitamente al rincaro della mano d'opera, hanno contribuito all'aumento delle spese.

Liquidazione dell'esercizio. — La liquidazione dei prodotti dell'esercizio si riassume come segue:

Prodotto netto dell'esercizio	fr.	51,955,937
Benefizio netto degli hôtels	»	662,543
Totale dei prodotti netti . .	fr.	52,618,480
Annualità ungherese	»	600,000
» italiana	»	29 569,887
Totale . .	fr.	82,788,367
Interesse ed ammortizzamento dei prestiti ed ammortizzamento delle azioni . . .	»	67,965,987
Resta . . .	fr.	14,822,380
Perdita di cambio	»	7,832,016
Rimangono . .	fr.	6,990,364

Da cui bisogna ancora dedurre 1,376,407 fr., acconto sul costo della linea Vienna-Trieste, e 1,316,326 fr. per la riserva speciale delle obbligazioni 3 0[0, cioè 2,692,733

Benefizio disponibile del 1896	fr.	4,297,631

Questa somma è stata così impiegata:

Dividendo di 4 fr. per azione	fr.	2,942,024
Perdita di cambio sul pagamento di questi dividendi	»	588,405
Fondi di riserva	»	700,000
Saldo riportato al 1897	»	67,202
Totale	fr.	4,297,631

Ferrovia sulla Jungfrau. — Di questa ardita e meravigliosa impresa i nostri lettori furono frequentemente informati, tanto sul progetto che delle fasi d'esecuzione. Non sarà superfluo pei lettori stessi che continuiamo a riferire quanto i più accreditati periodici pubblicano sull'argomento:

Salirà alla bellezza di 4716 metri su una cima fin qui ritenuta quasi inaccessibile, attraversando passi pericolosissimi, inerpicandosi sulle guglie più ardite ed attraverso ad inesplorati ghiacciai.

La Jungfrau è infatti una delle più alte montagne della Svizzera nelle Alpi bernesi e venne per lungo tempo ritenuta inaccessibile. Soltanto al principio di questo secolo (3 agosto 1811) i fratelli Mayer d'Arau ne raggiunsero fortunatamente la vetta. Una via più facile, ma irta sempre di pericoli, venne scoperta più tardi, nel 1862, da certo Walter, una guida del luogo.

Tra breve tempo tutti potranno ammirare lo splendido panorama che si gode dalla Jungfrau senza correre alcun pericolo. Fra pochi mesi infatti la ferrovia raggiungerà anche quella cima arrampicandosi su una strada ad elica, scavata parte sul dorso della montagna e parte entro terra fino a raggiungere un tunnel verticale che dall'altezza delle nevi perpetue condurrà alla vetta.

La costruzione di un buon tratto di qnesta strada è stata fatta con grande attività durante quest'estate, fu favorita anche dalla buona stagione e prosegue alacremente. Centocinquanta operai italiani sono addetti tuttora ai lavori di perforazione del piccolo tunnel che dovrà attraversare la massa del ghacciaio dell'Eiger e che sarà presto terminato.

L'officina elettrica di Lauterbrunnen è già pronta per creare la forza motrice che dovrà servire alla perforazione dei tunnel laterali ed ora si sta studiando il modo di poter difendere gli operai dai rigori del prossimo inverno, in modo che i lavori non debbano essere interrotti.

Bisogna proprio dire che la Compagnia costruttrice faccia grande assegno sulla strana smania di novità e d'emozioni che caratterizza questa fine di secolo per esporsi a delle spese così grandi come quelle che si devono sostenere anche per assicurare il vitto, l'alloggio ed il riscaldamento agli operai chiamati a compiere, in un clima estremamente rigido ed in condizioni eccessivamente difficili, un lavoro di cui finora non esiste l'uguale!

Ferrovia militare anglo-egiziana attraverso il deserto sudanese. — Essendo stata annunciata la marcia in avanti delle truppe anglo-egiziane verso Berber, l'Agenzia telegrafica Reuter inviò tosto sul luogo un suo corrispondente, il quale telegrafa da Vady Halfa così descrivendo il luogo:

« Wady Halfa è completamente trasformata da quello che appariva lo scorso anno. Intere case e vie sono state soppresse per far luogo a magazzini colmi di macchine, materiale ferroviario, munizioni da guerra, provviste da bocca.

« La storia della ferrovia che venne testè costrutta attraverso al deserto è invero interessante. Si presagivano grandi difficoltà, particolarmente per la mancanza d'acqua, ma a 80 miglia di qui, dopochè si fu scavato a 30 metri di profondità, si trovò acqua buona ed abbondante; secondo l'opinione di alcuni ufficiali del genio, si potrà trovare frequentemente acqua nella via del deserto. 50 miglia più oltre si cominciarono altre ricerche in un sito ove si scopersero indizi d'acqua sotterranea.

« Vennero sinora costrutte 130 miglia di binario. Gli ultimi 22 miglia vennero compiuti in soli 18 giorni. Ciò richiese asprissimo lavoro, ma il clima è sanissimo, la temperatura assai bassa, così che sono necessarie tre coperte da letto anche nelle notti estive. Lungo la linea sono collocate, a regolari intervalli, piccole stazioni, ove è immagazzinata una copiosa riserva d'acqua e di cibi, cosicchè, nel caso in cui la ferrovia venisse interrotta, gli uomini di guardia alle singole stazioni non abbiano a mancare di sostentamento.

« Durante la costruzione della strada ferrata si trovarono gazzelle in gran numero a più di 100 miglia dal fiume. Si videro parecchie antiche traccie di struzzi; ma ciò che vi fu di più curioso si fu la scoperta, a 50 miglia dal Nilo, dei frammenti di circa 500 orci di terra per l'acqua, che evidentemente sono avanzo del bagaglio abbandonato di qualche grande esercito.

« Tutta la costruzione fu diretta dal tenente Gironard, del genio, assistito da parecchi altri ufficiali ».

Notizie Diverse

Un Congresso internazionale di intraprenditori di lavori pubblici. — La Federazione delle Associazioni degli intraprenditori di lavori pubblici e civili nel Belgio ha preso la iniziativa di convocare a Bruxelles pel 30 corrente mese di agosto un Congresso internazionale dell'industria delle costruzioni e dei lavori pubblici.

Il programma del Congresso comprende due sezioni: la prima riflette questioni relative ai diritti ed obblighi dei padroni ed imprenditori che partecipano ad appalti di lavori pubblici; la seconda concerne l'esame delle tre seguenti questioni dal punto di vista della professione di imprenditore:

1. Organizzazione dell'assicurazione degli operai:

a) Contro gli infortunii professionali;
b) Contro la disoccupazione;
c) Contro la vecchiaia.
2. Instituzione dei Consigli arbitrali e di conciliazione.
3. *Minimum* di salario.

La quota di adesione è di 20 franchi che gli interessati dovranno dirigere al signor J. Carsoel, cassiere del Comitato, rue de Florences, 53, Bruxelles.

Nuove linee telefoniche interprovinciali. — Fra un mese circa saranno terminati i lavori di impianto della nuova linea telefonica Milano-Novara.

In questi giorni venne avanzata al Governo una domanda per l'attuazione di una linea fra Milano e Varese e lo Società Telefonica per l'Alta Italia, intanto, sta ultimando le pratiche per una linea Torino-Pinerolo. Non s'attende ormai che la sola approvazione governativa.

Una nuova forza idraulica per la ferrovia elettrica Varese-Luino. — La *Cronaca Prealpina* reca:

Sappiamo che la Società per le tramvie e ferrovie elettriche varesine sta facendo le pratiche per avere una nuova e rilevantissima forza idraulica nella valle del Giona (valle Veddasca-Maccagno Inferiore) allo scopo di usufruirne, in un con quella della Margorabbia, per il servizio di trazione delle linee elettriche Varese-Prima Cappella e Varese-Luino, nonchè per fornire di luce elettrica e di forza motrice Luino e Varese e tutti gli altri paesi lungo la linea.

Queste pratiche sarebbero già a buon punto, tanto che questa nuova forza idraulica, valutata ad oltre 300 cavalli, sarebbe già assicurata alla Società.

La nuova officina del Giona, da collocarsi ad una distanza di circa cinque chilometri da Luino, fornirebbe la luce elettrica a questo borgo e a Germignaga e provvederebbe al servizio di trazione della ferrovia da Cunardo a Luino.

L'officina della Margorabbia, di maggiore potenzialità, servirebbe alla trazione della ferrovia da Varese a Cunardo, a quella della tramvia da Varese alla Prima Cappella ed alla luce elettrica e forza motrice per Varese.

Disastro ferroviario di Salisburgo. — Si hanno alcuni particolari sul nuovo disastro ferroviario di Salisburgo. Esso avvenne a Freilassing che è la prima stazione ferroviaria della Staatsbahn bavarese.

Il treno aveva appena varcata la frontiera ed era diretto a Reichenhall, quando si scontrò col treno diretto che proveniva da Monaco. L'urto fu terribile.

Per dare un'idea della violenza dello scontro, basti dire che alcuni vagoni furono fracassati alla lettera: il terreno era coperto di rottami.

Il posto delle signore nelle tranvie. — Il Municipio di Zurigo non potrebbe mostrarsi colle signore, nè più previdente, nè più cortese. In questi giorni si sta elaborando il nuovo regolamento che dovrà entrare prossimamente in vigore nell'esercizio delle tramvie cittadine. La novità che appare fra le varie disposizioni regolamentari, è quella che prescrive alle signore e alle signorine la preferenza nei posti a sedere. I passeggeri, presentandosi una signora, sono tenuti ad alzarsi e cederle il posto, qualora siano tutti occupati. Il conduttore sarà incaricato di far osservare rigorosamente questa prescrizione che, del resto, dovrebbe sentire ogni uomo, per sentimento di cavalleria e di rispetto verso le signore.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi informa che, durante i primi sette mesi del 1897, entrarono in Francia merci italiane pel valore di fr. 76,903,000 e vennero spedite dalla Francia in Italia merci pel valore di fr. 80,119,000.

Dal confronto collo stesso periodo del 1896 risulta: una minore entrata di merci italiane in Francia per fr. 39,000 ed una maggiore esportazione di merci francesi per l'Italia per fr. 19,306,000, di cui quasi oltre otto milioni in sete (commercio speciale).

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato del 27 agosto corr.*). — Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di 2000 cerchioni in acciaio Martin Siemens per ruote di carri e carrozze;

Colla Ditta Fratelli Bregani, di Milano, per appalto lavori di ricostruzione rivestimento della Galleria del Ronco, sulla linea Gallarate-Laveno;

Colla Ditta Larini, Nathan e C., di Milano, per fornitura di 11 scambi semplici primo tipo riformato; di n. 2 scambi semplici modello 2, e di 3 scambi inglesi doppi per l'ampliamento della stazione di Potenza;

Colla Ditta Gadola Luigi, di Milano, per costruzione fabbrica ad uso uffici G. V. nella stazione di Milano Centrale e conseguenti modificazioni nel magazzino merci celeri di detta stazione;

Colla Ditta Tassara Filippo e Figli, di Voltri, per fornitura di 2000 molle a spira, tipo *b*, e di n. 400 idem, tipo *b* I;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di 87 tonnellate di rotaie acciaio fuso Bessemer;

Colla Ditta Romiti Antonio, per impianti da eseguire d'urgenza in stazione di Sarzana per l'attuazione dei treni diretti Milano-Roma;

Colla Ditta Fratelli Bosco, di Torino, per fornitura di 1500 tenditori completi per carri e carrozze;

Colla Ditta Luigi Pereno, di Genova, per fornitura di 20,000 chilogrammi di piombo in pani.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Municipio di Firenze (9 settembre, ore 11, definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di fogne e muratura di lastrico in diverse strade e piazze del centro di Firenze non ancora sistemate. Importo ridotto L. 129,309.71. (Ribasso ottenuto 5.15 per cento).

Municipio di Varese (9 settembre, ore 12. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del fabbricato scolastico nella Castellanza di Biumo Inferiore. Importo L. 49,265.70. Cauz. provvisoria L. 7000.

Prefettura di Pavia (10 settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponticello in legname e relative rampe di accesso per garantire la continuità del transito lungo la Strada Nazionale, n. 36, Genova-Piacenza, ecc. Importo L. 27,000. Cauz. provv. L. 1000.

Municipio di Ventimiglia (11 settembre, ore 10, prima asta). — Appalto dei lavori, delle provviste ed opere occorrenti per la costruzione di un pubblico ammazzatoio nella regione Peglia, sulla destra del fiume Boja. Importo L. 48,162.87. Cauzione provvisoria L. 2000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lecce (15 settembre, ore 10, prima asta). — Appalto dei lavori di costruzione di m. l. 150 di muro di sponda, dalla Stazione ferroviaria al Porto di Brindisi. Importo L. 490,000. Cauz. provv. L. 25,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (21 settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo, ingrosso e parziale imbancamento dell'argine sinistro del fiume Brenta, dal ponte di Corte alla svolta Pennelli, nei comuni di Piove e Codevigo. Importo L. 210,000. Cauz. provv. L. 10,000.

— (22 settembre). — Appalto come sopra. Importo L. 147,600. Cauz. L. 7000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Bulgaria. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Sofia* (10-22 settembre). — Appalto per la concessione dell'illuminazione elettrica della città di Sofia e di un tramway elettrico in Sofia e dintorni. Importo fr. 50,000.

Romania. — *Prefettura di Kustendjè* (11 settembre). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte a Dervent, sulla strada da Kustendjè ad Ostrova. Importo fr. 94,734.

— *Municipalità di Braila* (5-17 settembre, ore 4). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ammazzatoio. Importo franchi 258,608.45.

— *Municipalità di Jassy* (6-18 settembre). — Appalto per la concessione dell'illuminazione elettrica della città. Cauzione franchi 70,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Arsenale Marittimo — Taranto (1° settembre, ore 14, prima asta). — Fornitura di Kg. 100,000 di **olio** di oliva di prima qualità a L. 1. Cauz. L. 10,000. Fatali 11 settembre, ore 12.

Direzione delle Torpedini — Spezia (4 settembre, ore 11, fatali). — Fornitura di portalampade, valvole, interruttori e innesti per impianti elettrici. Importo ridotto L. 67,853.75. (Ribasso ottenuto L. 5 0[0 su L. 71,425).

Municipio di Mondragone (11 settembre, ore 10, prima asta). — Appalto dei lavori per la condotta di acqua potabile e del riselciamento d'una strada nell'interno dell'abitato di Sant'Angelo. Importo L. 57,000. Cauz. provvisoria L. 2500. Fatali 27 settembre, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bari (11 settembre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di completamento del Molo foraneo del porto di Molfetta. Importo ridotto L. 469,667.28. (Ribasso ottenuto L. 12.10 0[0).

Municipio della Spezia (16 settembre, ore 10, prima asta). — Fornitura di tonn. 2500 di **carbone** da gaz Newpelton-Main. Importo L. 6000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

8 settembre. — **Ferrovia Napoli-Ottajano.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 10, nella sede sociale, in Napoli, Corso Garibaldi, 381.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

31 agosto. — **Società Anonima Miniere di Lanusei.** — Assemblea generale ordinaria, in seconda convocazione, per le ore 13, nella sede sociale, in Genova.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Agosto 21	Agosto 28
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	536	537.50
» » Meridionali	»	706.50	709
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	357	357
» » Secondarie Sarde	»	278	276
» » Sicule	»	616.50	608
Buoni Ferrovie Meridionali	»	537.50	537.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	304.75	305.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	337	338
» » Gottardo 4 °/₀	»	101	101
» » Mediterranee 4 0[0	»	510	511.50
» » Meridionali	»	326.50	327.50
» » Meridionali Austriache	»	407.50	409
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	318	320
» » » 2ª emiss. »		304.25	304
» » Pontebba	»	476.50	471.50
» » Sarde, serie *A*	»	307	312
» » » serie *B*	»	300	303
» » » 1879	»	313	315.50
» » Savona	»	325	347.50
» » Secondarie Sarde	»	459	453
» » Sicule 4 0[0 oro	»	492.50	491
» » Tirreno	»	480	483
» » Vittorio Emanuele	»	340	349

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dall'11 al 20 Agosto 1897.* — 5ª *Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4418	+ 190	1109	1291	— 182
Media	4608	4415	+ 193	1103	1291	— 188
Viaggiatori	1,424,007 90	1,507,608 34	— 83,600 44	63,361 95	115,919 92	— 52,557 97
Bagagli e cani	59,644 58	56,876 82	+ 2,767 76	1,087 09	3,681 97	— 2,594 88
Merci a G.V. e P.V. acc.	325,721 79	310,233 79	+ 15,488 00	13,713 17	17,397 21	— 3,684 04
Merci a P. V.	1,623,502 10	1,549,284 76	+ 74,217 34	59,755 65	75,384 66	— 15,629 01
TOTALE	3,432,876 37	3,424,003 71	+ 8,872 66	137,917 86	212,383 76	— 74,465 90

Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Agosto 1897.*

Viaggiatori	7,257,167 91	7,094,571 21	+ 162,596 70	328,937 05	501,609 96	— 172,672 91
Bagagli e cani	338,594 30	326,367 53	+ 12,226 77	7,161 72	16,988 13	— 9,826 41
Merci a G.V. e P.V. acc.	1,577,018 89	1,559,593 38	+ 17,425 51	62,231 63	72,750 37	— 10,518 74
Merci a P. V.	7,940,156 96	7,809,347 74	+ 130,809 22	289,266 49	368,535 72	— 79,269 23
TOTALE	17,112,938 06	16,789,879 86	+ 323,058 20	687,596 89	959,884 18	— 272,287 29

Prodotto per chilometro.

della decade	744 98	775 01	— 30 03	124 36	164 51	— 40 15
riassuntivo	3,713 75	3,802 92	— 89 17	623 39	743 52	— 120 13

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

3ª Decade — Dal 21 al 31 Luglio 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	78,897.00	2,268.00	15,598.00	126,764.00	281.00	225,828.00	616.00	367.00
1896	88,162.00	1,594.00	13,534.00	120,013.00	743.00	224,046.00	616.00	364.00
Differenze nel 1897	— 9,265.00	+ 674.00	+ 2,064.00	+ 8,771.00	— 462.00	+ 1,782.00	»	+ 3.00
				PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1897.				
1896-97	260,381.00	6,413.00	38,108.00	327,138.00	6,942.00	638,982.00	616.00	1,037.00
1895-96	276,437.00	4,881.00	32,218.00	294,457.00	7,062.00	615,015.00	616.00	998.00
Differenze nel 1897	— 16,056.00	+ 1,572.00	+ 5,890.00	+ 32,681.00	— 120.00	+ 23,967.00	»	+ 39.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	26,565.00	595.00	2,975.00	18,681.00	89.00	48,905.00	484.00	101.00
1896	35,109.00	589.00	3,601.00	21,193.00	110.00	60,602.00	484.00	125.00
Differenze nel 1897	— 8,544.00	+ 6.00	— 626.00	— 2,512.00	— 21.00	— 11,697.00	»	— 24.00
				PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1897.				
1896-97	108,072.00	2,273.00	9,276.00	51,504.00	360.00	171,485.00	484.00	354.00
1895-96	109,288.00	2,064.00	10,511.00	58,124.00	370.00	180,357.00	484.00	373.00
Differenze nel 1897	— 1,216.00	+ 209.00	— 1,235.00	— 6,620.00	— 10.00	— 8,872.00	»	— 19.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	2,623.00	334.00	232.00	811.00	»	4,000.00	23.00	174.00
1896	2,863.00	98.00	228.00	483.00	»	3,672.00	23.00	160.00
Differenze nel 1897	— 240.00	+ 236.00	+ 4.00	+ 328.00	»	+ 328.00	»	+ 14.00
				PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1897.				
1896-97	8,826.00	786.00	596.00	2,003.00	»	11,671.00	23.00	507.00
1895-96	8,549.00	308.00	571.00	1,683.00	»	11,111.00	23.00	483.00
Differenze nel 1897	— 263.00	+ 478.00	+ 25.00	+ 320.00	»	+ 560.00	»	+ 24.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – LONDRA (1) 1a classe	LONDRA (1) 2a classe	PARIGI (2) 1a classe	PARIGI (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – LONDRA (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	LONDRA (3) 2a classe	LONDRA (3) validità	PARIGI (4) 1a classe	PARIGI (4) 2a classe	PARIGI (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	184 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi – Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
Brindisi – Via Napoli	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi – Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
Brindisi – Via Bolog.	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres —	10 55 a.	Via Folkestone	1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	»		»	—	6 10 p.	
Torino Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 4 Settembre 1897 NUM. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LA VELOCITÀ DEI TRENI DIRETTI

L'*Opinione* ha fatto, giorni sono, una pubblicazione sulla velocità dei treni diretti, che fu riprodotta senza osservazioni da altri giornali, in cui emergeva la superiorità delle ferrovie estere rispetto alle nostre in fatto di velocità e di servizio. Noi volevamo confutare le asserzioni dell'*Opinione*, ma fummo preceduti dalla *Perseveranza* che ha pubblicato un elaborato articolo il quale espone esuberantemente i motivi per cui non sussistono i raffronti, e per conseguenza le deduzioni dell'*Opinione*.

Riproduciamo l'articolo, correggendo qualche piccolo errore, mentre dobbiamo premettere che anche la Mediterranea ha aumentato e fa lodevoli studi per aumentare ancora le sue velocità, come lo dimostra il recente esperimento di treno celerissimo (a 90 chilometri) fra Milano e Torino riferito in un precedente numero del *Monitore*.

Giorni or sono, l'*Opinione* pubblicava, apponendovi questo titolo, alcune osservazioni che ci pare non debbano essere lasciate passare senza utili commenti.

Quell'articolo difetta in generale per ciò che paragona la velocità dei treni esteri con quella dei nostri, senza tener conto delle condizioni tecniche, cioè della pendenza, delle curve, dell'armamento, ecc.; paragona, insomma, cose non paragonabili, giacchè perchè un giusto raffronto si potesse fare, occorrerebbe che le ferrovie che si raffrontano si trovassero nelle identiche condizioni.

Fra le ferrovie estere, quella del Gottardo, che non percorre che 47.4 chilometri in media, tenendo conto che è una ferrovia tutta di montagna a forti pendenze, è forse quella che virtualmente esplica la maggiore velocità; ed è quella che ha, senza contestazione, la struttura più perfetta, cogli apparecchi di sicurezza e le macchine più potenti che si conoscano. Ora, nel raffronto che fa l'*Opinione*, è la via che corre con la minore velocità, e l'*Opinione*, nell'indicarlo, non ci appone nota di sorta.

Per poter correre a grande velocità su di una linea ferroviaria, è necessario che sia piana, cioè non superi il dieci per mille di pendenza, con raggi di curve non minori di 500 metri, che la massicciata sia solida, che l'armamento sia in acciaio, non inferiore a 45 chilogrammi per metro, che sia a doppio binario ed abbia tutti gli apparecchi di sicurezza richiesti.

Quante delle nostre ferrovie si trovano in queste condizioni? Nessuna; giacchè anche quelle poche, a doppio binario piane, che esistono, hanno tutte un armamento troppo leggero per quelle potenti locomotive, che per il loro peso straordinario richiedono un armamento di peso maggiore di quello fin qui normalmente in uso sulle nostre linee. Esse poi mancano tutte degli apparecchi voluti di sicurezza e di manovra ed hanno tutte delle stazioni deficienti. Sono, adunque, in condizioni di evidente inferiorità di fronte alle ferrovie estere citate dall'*Opinione*, le quali sono appunto provviste di tutto quanto manca alle nostre.

Non bisogna dimenticare che il nostro paese è per due terzi un paese montuoso. Malgrado ciò, le ferrovie nostre hanno dei treni diretti che possono reggere, per la velocità, al paragone con quelli delle ferrovie estere; e da questo lato le Società, per essere giusti, meritano lode. E non da oggi soltanto; chè l'*Opinione* sbaglia assai quando attribuisce il merito della velocità dei treni diretti al Ministro dei Lavori Pubblici, e chiude il suo articolo dicendo: « Avremo, così, dei treni diretti, che potranno assai bene competere coi treni celeri esteri; e di questa innovazione tanto importante ed utile dobbiamo sinceramente ringraziare l'on. Prinetti ».

Ora, l'attuale Ministro non ha accresciuta di un chilometro la velocità dei treni diretti. Stabilendo il nuovo treno fra Milano e Roma per Parma-Sarzana, egli saviamente, e di ciò va lodato, obbliga le Società ad approfittare della nuova scorciatoia, che costò tanti milioni, per potere arrivare a Roma in minor tempo; ma questo nuovo treno direttissimo non avrà una velocità maggiore di quella dell'Adriatica da Milano per Firenze e Roma.

Infatti, la distanza da Milano a Roma per Firenze è di 665 chilometri, e l'Adriatica, coi direttissimi, la percorre in dodici ore, cioè in ragione di 55.41 chilometri all'ora, malgrado il passaggio dell'Appennino con pendenza del 25 per mille, e la via a continua pendenza e contropendenza, curve e controcurve da Firenze a Chiusi, e quantunque

tutto il tratto da Bologna a Firenze e Chiusi sia armato ad un solo binario. La distanza, invece, da Milano a Roma, per la nuova scorciatoia Parma-Sarzana, sarà di chilometri 635 circa, ed il nuovo treno direttissimo, percorrendola in undici ore e mezza, correrà in ragione di chilometri 55.22 all'ora, cioè con una velocità di qualcosa minore di quella del treno dell'Adriatica. Come si vede, l'*Opinione* ha preso abbaglio; e invece di lodare il Ministro perchè ha fatto profittare della scorciatoia, lo loda per avere introdotta una maggiore celerità nei treni, il che non è.

E per essere anche su questo punto nel giusto, è forza riconoscere che l'iniziativa dei treni diretti venne presa or sono otto anni dalla Società Adriatica, col ridurre il percorso fra Milano e Roma, che prima era di 18 e poi di 15 ore e mezza, a 13 ore, indi a 12 e mezza, e infine da due anni a 12 ore precise.

La Mediterranea tenne dietro, e istituì essa pure dei treni lampo; e così il pubblico, già da parecchi anni, fruisce del vantaggio di essere collegato alla capitale con dei treni rapidi, i quali, per la velocità, possono stare benissimo a fronte dei treni esteri. Ma questo merito è tutto delle due Società che si sobbarcarone al rischio che con l'ardita innovazione potevano correre.

L'*Opinione*, non sappiamo perchè, vuol far credere che il percorso più celere fra punti di una certa distanza da noi, sia quello fra Roma e Napoli, che stabilisce in chilometri 56.80 all'ora. E per ottenere questa distanza, unisce alla linea Adriatica un tronco della Mediterranea nel computo della linea di Bologna, che fa partire da Torino per Piacenza, mentre la linea Milano-Bologna è esclusivamente dell'Adriatica, e non si deve, nel computo delle velocità, sommare insieme linee di due Società diverse e concorrenti.

La linea più celere in Italia non è la Roma-Napoli, bensì, a grande distanza, la Milano-Bologna, che misura chilometri 216, tutti a doppio binario; ed è percorsa dai treni direttissimi in 3 ore e 33 minuti, cioè in ragione di chilometri 60.84 all'ora, comprese le fermate. Ciò vuol dire che la media in corsa è di 70 chilometri all'ora. Questa è l'unica linea che stia al paragone con le ferrovie estere per velocità assoluta e relativa, e non si vede perchè l'*Opinione* non l'abbia avvertita. Ed è naturale che sia la linea più rapidamente percorsa, perchè è tutta piana ed a doppio binario; e la sua velocità potrebbe essere aumentata fino a chilometri 66 2|3, giudicando dall'esperimento fatto testè sulla linea di Torino. Basterebbe che fossero introdotti gli apparecchi di sicurezza e i segnali automatici che mancano, e fossero migliorate le condizioni delle stazioni tutte deficienti, come già dicemmo. E colla linea di Bologna, che se avesse un armamento più robusto potrebbe toccare la velocità citata dall'*Opinione* del breve tronco olandese, nulla ci sarebbe da invidiare, quanto alla velocità dei treni diretti, alle ferrovie estere.

E questo per merito delle Società che hanno adottato tali velocità, quantunque manchino, per le condizioni in cui si trovano le Casse per gli aumenti patrimoniali, di tutto quanto è richiesto per l'esercizio di linee di prima categoria. E il Governo, il quale dovrebbe supplire alla deficienza di quelle Casse, dovrebbe pensare, prima ancora che dei nuovi treni internazionali di lusso, a mettere le ferrovie principali in misura di far correre regolarmente i treni senza pericolo. La linea, per esempio, di Brindisi, esige di essere tutta rafforzata nell'armamento, che è troppo leggero per poter correrci sopra a grande velocità.

Ciò che toglie in Italia la possibilità di correre rapidamente coi diretti è la frequenza delle stazioni, che sulle linee a un solo binario obbliga a troppi frequenti rallentamenti. Le Società non possono dimenticare che i danni morali e materiali degl'infortuni ferroviari stanno a loro carico, e per conseguenza devono essere prudenti, opponendosi, ove occorra, ad esigenze non consentite dalle condizioni tecniche in cui si trovano le linee; e a ciò dovrebbe pensare il Ministro; ma, al solito, dà nulla per risparmiare. E ciò prova una volta di più qual differenza ci sia fra l'avere le Società in mano il denaro da spendere, come si faceva con la legge Saracco dei 77 milioni, e l'averlo invece il Governo.

REGOLAMENTO

PER L'ESERCIZIO E LA SORVEGLIANZA DELLE CALDAIE E DEI RECIPIENTI DI VAPORE

Pubblichiamo il regolamento per l'esercizio e la sorveglianza delle caldaie e dei recipienti di vapore, in vigore dal 1° agosto corrente, in virtù del Decreto Reale in data 27 giugno 1897.

REGOLAMENTO.

I. — **Definizioni.** — Art. 1. Agli effetti degli articoli 27 e 28 della legge 23 dicembre 1888, n. 5888, sono considerati caldaie a vapore tutti i recipienti che servono a trasformare i liquidi in vapore ad una pressione più elevata di quella dell'atmosfera e gli altri recipienti, di capacità non minore di 300 litri, che contengono il vapore a pressione superiore a quella dell'atmosfera, per la elaborazione di sostanze in essi contenute.

Art. 2. È considerata come nuova la caldaia fissa che, sebbene provata anteriormente, forma oggetto di un nuovo impianto, e così pure qualunque caldaia fissa, semifissa o locomobile rimessa in servizio dopo un periodo di inattività di oltre due anni.

Art. 3. S'intende per restauro agli effetti di legge qualsiasi riparazione di una parte essenziale o principale della caldaia. Sono considerate parti essenziali o principali delle caldaie: il corpo, i fondi, il duomo, i focolari interni, i bollitori e quelle altre parti che potranno in seguito essere indicate per decreto ministeriale.

II. — **Periti.** — Art. 4. I periti incaricati delle visite e prove a termini di legge, saranno scelti dai Prefetti e Sotto-prefetti fra le persone reputate idonee a quest'ufficio, che abbiano ottenuta la laurea d'ingegnere o il diploma di macchinista in una delle scuole del regno a ciò autorizzate.

Per gli effetti del presente articolo sotto il nome di *laurea d'ingegnere* si comprende soltanto quella per il conseguimento della quale sia richiesto di aver frequentato il corso di macchine a vapore della scuola d'applicazione, e di avere subito l'esame relativo.

Sotto il nome di macchinisti s'intendono:

1° Coloro che hanno conseguita la *patente di macchinista in primo* nella marina mercantile;

2° Coloro che hanno raggiunto il grado di *macchinista di prima classe* nella regia marina;

3° Coloro che, avendo conseguito il *certificato d'idoneità nell'applicazione industriale della meccanica* presso il R. Museo industriale italiano, o il diploma professionale di *perito meccanico* in una delle sezioni speciali degl'Istituti tecnici a ciò autorizzati, ovvero il diploma di licenza di una fra le scuole industriali del regno con insegnamenti superiori di meccanica e di macchine a vapore (le quali saranno designate con decreto del Ministro d'agricoltura, industria e commercio sentito l'Ispettorato delle miniere) dimostrino con documenti di aver compiuto un *tirocinio pratico di almeno quattro anni* nella costruzione, nella riparazione o nel governo di caldaie a vapore in un opificio meccanico od industriale.

Art. 5. Chiunque intenda esercitare l'ufficio di perito, dovrà farne domanda al Prefetto o Sotto-prefetto, allegando i documenti dai quali risulti che possiede i titoli necessari ed eleggendo domicilio nel circondario.

Il Prefetto o Sotto-prefetto, sentito l'ingegnere delle miniere del distretto, partecipa al richiedente l'esito della

sua domanda, dandone notizia all'ingegnere delle miniere predetto.

Dei periti in tal modo riconosciuti sarà tenuto l'elenco presso le singole Prefetture o Sotto-Prefetture.

Essi non potranno entrare in funzione se prima non proveranno di possedere un manometro campione debitamente verificato a termini dell'art. 24 della legge 23 agosto 1890, n. 7088 (serie 3ª), sui pesi e sulle misure.

III. — **Domanda di prova preventiva.** — Art. 6. Le prove delle caldaie nuove o restaurate sono ordinate dal Prefetto o dal Sotto-Prefetto in seguito a domanda dell'utente della caldaia e dovranno essere fatte sul luogo dove la caldaia deve funzionare.

Art. 7. La domanda deve contenere:

1. La designazione del luogo dove deve seguire la prova;
2. L'indicazione del genere d'industria e dell'uso al quale la caldaia è destinata;
3. L'indicazione della massima pressione di lavoro;

Ed essere accompagnata da un deposito in danaro equivalente alla retribuzione dovuta al perito.

Art. 8. Registrata la domanda, la Prefettura o la Sotto-Prefettura invita uno dei periti, di cui all'art. 5, a recarsi sul luogo entro il più breve termine possibile, per procedere alla prova nel modo prescritto.

IV. — **Costruzione delle caldaie e loro accessorii.** — Art. 9. Perchè una caldaia a vapore possa essere dichiarata sicura, occorre, oltre all'esito positivo della prova, che risponda alle condizioni dei seguenti articoli (10-22).

A) *Costruzione delle caldaie.* — Art. 10. Non è ammesso l'impiego della ghisa e delle lamiere di ottone per le parti esposte al fuoco, fatta eccezione pei tubi d'ottone di diametro inferiore a 10 cm., e per quelle parti di caldaie di tipo speciale, che potranno essere designate con Decreto ministeriale. S'intendono caldaie di tipo speciale le moltitubolari così dette *inesplosibili* del tipo *Belleville, Field, Babcock e Wilcox, Steinmüller* e simili.

E' tollerato l'uso della ghisa per le cupole di presa del vapore, le teste dei bollitori, i coperchi di passo d'uomo e degli orifizi di spurgo, i collettori di fango, gli economizzatori, ed altre parti di apparecchi consimili, quando però non siano circondati dalla muratura nè toccati dal fuoco, e il loro diametro non superi i 70 cm.

B) *Valvole di sicurezza.* — Art. 11. Ogni caldaia a vapore deve essere munita di almeno due valvole di sicurezza aventi diametro ed alzata sufficienti per potere, alla pressione normale di lavoro, dare sfogo, ciascuna per proprio conto, a tutto il vapore che può essere prodotto.

Art. 12. Nelle caldaie a vapore fisse e semifisse, le valvole devono essere caricate con un peso applicato o direttamente od all'estremità di una leva. Il peso e le lunghezze dei bracci di leva, determinati all'atto della prova, non potranno per nessun motivo venire aumentati dall'utente nè dal personale da lui dipendente.

Art. 13. Nelle caldaie locomobili può farsi il caricamento delle valvole con molle agenti direttamente o con bilancie a molla applicate alla estremità delle leve. In tal caso però le molle dovranno avere tale sensibilità da permettere, ciascuna per proprio conto, lo sfogo di tutto il vapore prodotto, quando la pressione normale aumenti di 1|10 (un decimo). La corsa della bilancia a molla, determinata all'atto della prova, sarà resa invariabile mediante apposito congegno.

C) *Manometro.* — Art. 14. Ogni caldaia a vapore deve essere munita di un buon manometro, convenientemente collocato ed a portata del fuochista, graduato in chilogrammi, sul quale sia indicata con segno facilmente visibile la pressione massima effettiva che il vapore non deve oltrepassare.

Nelle caldaie destinate a produrre vapore ad una pressione non superiore a mezza atmosfera effettiva, potrà fare le veci delle valvole di sicurezza e del manometro, un tubo ad aria libera, dell'altezza massima di 5 metri sul livello dell'acqua in caldaia e di diametro interno non minore di 80 mm.

Art. 15. Ogni caldaia deve pure essere munita di apposita appendice per l'applicazione di un manometro campione. Tale appendice sarà terminata da un disco anulare di 40 mm. di diametro e di 5 mm. di spessore.

D) *Alimentazione e presa di vapore.* — Art. 16. Ogni caldaia a vapore deve essere provveduta di un apparecchio di alimentazione capace di fornire abbondantemente l'acqua necessaria, ed essere munita di una valvola automatica di ritenuta, collocata al punto d'attacco del tubo di alimentazione sulla caldaia.

Art. 17. Per parecchie caldaie comunicanti potranno bastare due apparecchi di alimentazione, purchè siano fra loro indipendenti e ciascuno sia capace di fornire da solo abbondantemente l'acqua necessaria per l'alimentazione di tutte.

Art. 18. Allorchè parecchie caldaie devono fornire il vapore ad un medesimo condotto, ciascuna di esse deve poter essere resa indipendente dalle altre, sia per la presa, sia per l'alimentazione.

E) *Indicatori di livello.* — Art. 19. Ogni caldaia a vapore deve avere non meno di due apparecchi indicatori del livello d'acqua, dei quali uno a tubo di vetro, posti ciascuno in comunicazione diretta coll'interno della caldaia e indipendenti l'uno dall'altro.

L'indicatore a tubo di vetro deve essere collocato in guisa che ne siano facili la pulitura ed il ricambio.

Art. 20. Gli apparecchi di livello devono portare un segno fisso e bene visibile, indicante il livello minimo che l'acqua può avere nella caldaia.

Art. 21. Per le caldaie fisse questo livello minimo deve stare 8 cm. più alto della linea superiore dei condotti del fumo, ed essere indicato da una linea distintamente segnata, sulla parte esterna.

Per le caldaie locomobili, nella determinazione del livello minimo si deve tener conto delle eventuali oscillazioni e badare a che i condotti del fumo non abbiano mai a rimanere scoperti dall'acqua.

Art. 22. Le disposizioni dell'articolo precedente non sono applicabili a quei condotti pei quali non è da temere l'arroventamento della parte in contatto col vapore.

V. — **Prova a freddo.** — Art. 23. La prova a freddo ha luogo prima che la caldaia sia messa in opera o chiusa da muratura o altrimenti rivestita e consiste nel sottoporre la caldaia stessa a pressione idraulica, previa chiusura di tutte le aperture.

Per le locomobili la prova può essere consentita col rivestimento; ma è in facoltà del perito di esigere, qualora lo creda necessario, che venga tolto il rivestimento medesimo.

Art. 24. La prova idraulica si eseguisce ad una pressione eguale ad una volta e mezzo la pressione massima effettiva di lavoro; per caldaie lavoranti al di sopra di 10 atmosfere, la prova idraulica si fa ad una pressione che superi di 5 atmosfere quella normale.

La pressione deve mantenersi per tutto il tempo necessario all'esame della caldaia in ogni sua parte.

La pressione di un'atmosfera si calcola in ragione di un chilogramma per cm².

VI. — **Bollo di prova.** — Art. 25. Quando la caldaia ha subito felicemente la prova, senza presentare cioè deformazioni permanenti e fughe, vi si applica un bollo indicante in atmosfere la pressione effettiva che il vapore non deve oltrepassare.

Il bollo porta inoltre segnato mediante punzone, la data della prova e il numero di matricola fornito dalla Prefettura o Sotto-Prefettura e riportato sul verbale o certificato di prova.

Art. 26. Il bollo, conforme il modello stabilito dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, deve essere applicato in guisa da rimanere sempre visibile e da potervisi distinguere le indicazioni di cui all'articolo precedente, allorchè la caldaia è messa a posto.

Art. 27. Quando una caldaia viene messa fuori d'uso, l'utente nel farne la denuncia agli effetti dell'art. 50, dovrà restituire alla Prefettura o Sotto-Prefettura il bollo di prova.

(*Continua*).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Casse Pensioni e di Mutuo Soccorso ferroviarie.

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la legge 15 agosto 1897 sulle Casse Pensioni e di Mutuo soccorso ferroviarie, il cui primitivo progetto ministeriale noi abbiamo pubblicato nel n. 21 del corrente anno. Le varianti notevoli introdotte dalla Commissione della Camera, rendono necessaria la ripubblicazione, nel suo testo definitivo, della legge ora promulgata. Eccola:

Art. 1. Le funzioni delle Casse di Pensioni e di Mutuo Soccorso attualmente esistenti per il personale delle Reti Ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula rimangono limitate al detto personale assunto regolarmente in servizio a tutto il 31 dicembre 1896.

Art. 2. Per il personale regolarmente assunto in servizio a partire dal 1° gennaio 1897, ciascuna delle Società esercenti le Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, dovrà creare non più tardi del 1° gennaio 1898 un nuovo Istituto di Previdenza, in base a norme che saranno determinate per legge.

Art. 3. Per agevolare alle attuali Casse Pensioni e di Mutuo Soccorso del personale appartenente alle Reti ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatica e della Sicilia, l'aumento di patrimonio necessario per colmare il disavanzo al 31 dicembre 1896, in aggiunta ai versamenti, dei quali si parla nel 4° comma dell'art. 35 del Capitolato di esercizio Mediterraneo ed Adriatico e 31 Sicula, saranno versati a favore delle Casse anzidette i proventi qui appresso indicati:

a) È imposta un'ulteriore sovratassa sulle tariffe viaggiatori dei treni diretti; questa sovratassa è del cinque per cento per le percorrenze superiori a chilometri venti e del dieci per cento per le percorrenze di chilometri trenta e più.

E' pure stabilita una sopratassa dell'uno per cento sulle tariffe viaggiatori dei treni omnibus e misti per le percorrenze superiori ai chilometri venti.

b) Nei casi previsti al comma quarto dell'art. 69 ed all'avvertenza *c*) dell'art. 63 delle Tariffe dei trasporti (allegato *D* ai Capitolati di Esercizio delle Reti suddette) sarà prelevato sul prezzo di ogni operazione di carico o di scarico l'importo di centesimi dieci per ogni tonnellata di merce in diminuzione della quota di diritto fisso da abbuonarsi alle parti, qualora queste eseguiscano la manipolazione delle merci, ovvero in diminuzione della stessa quota che l'Amministrazione esercente trattiene quando essa si sostituisce alle parti nella manipolazione suddetta.

La stessa tassa di dieci centesimi per ogni tonnellata di merce e per ogni operazione di carico o di scarico sarà applicata anche ai trasporti per i quali il prezzo di tariffa non comprende la quota relativa al carico e scarico, ed inoltre a quei trasporti pei quali il diritto fisso è completamente abbuonato.

Art. 4. La presente legge agli effetti del precedente articolo 3° andrà in vigore entro tre mesi dalla sua pubblicazione, per quanto concerne il servizio interno e cumulativo italiano e entro cinque mesi per ciò che riguarda il servizio cumulativo internazionale.

La durata dell'applicazione del precedente articolo 3° è limitata al 31 dicembre 1898 e cesserà anche prima, qualora sia decorso il termine assegnato nel successivo art. 5° senza che sia presentato al Parlamento il disegno di legge in esso articolo accennato.

Art. 5. Entro sei mesi dalla pubblicazione di questa legge il Governo presenterà al Parlamento un disegno di legge contenente le norme per provvedere al riordinamento definitivo delle Casse Pensioni e di Soccorso ferroviarie, ora esistenti.

Rimangono immutati i rapporti giuridici fra le Società esercenti delle tre Reti e lo Stato, specie in quanto ha attinenza alle questioni di responsabilità nascenti dalla gestione delle Casse di Pensioni e di Soccorso e dagli oneri imposti alle Casse medesime.

Art. 6. Le società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, in conseguenza dell'applicazione dell'art. 3 della presente legge, non potranno elevare pretese di eventuali compensi, sia per le disposizioni degli articoli 16, 19, 15, sia per qualunque altra dei rispettivi contratti.

Data a Cogne, addì 15 agosto 1897.

UMBERTO.

PRINETTI.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Sibari-Cosenza-Nocera Tirrena

(*Apertura all'esercizio del tronco Cosenza-Pietrafitta*).

Domani, 5, come abbiamo già annunciato, si aprirà all'esercizio il nuovo tronco Cosenza-Pietrafitta lungo km. 9.050.30 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori della stazione di Cosenza e della casa cantoniera della fermata di Pietrafitta.

Il tronco si stacca dalla stazione di Cosenza in prosecuzione delle linee provenienti dall'Jonio per le valli del Coscile e del Crati, attraversa quest'ultimo mediante un ponte in ferro a 3 luci e s'insinua in galleria nello sprone che divide la valle del fiume suddetto da quelle del Rovello e Rovito, ritornando nella prima e proseguendo da questa in quella del Caricchio fino a pervenire al contrafforte Catena che supera con una galleria entrando nella valle del Cardone. Sviluppandosi sul versante destro di quest'ultimo per un percorso di circa 2900 metri, mediante un ponte attraversa il torrente omonimo, indi, con una galleria lunga m. 1600 circa, mette capo nel vallone Colico dove ha sede la fermata di Pietrafitta.

Il raggio minimo delle curve è di metri 250 e quello massimo di metri 400.

In alcuni tratti le pendenze superano il 20 0[00.

Vi sono le seguenti gallerie, cioè: dei Tribunali, lunga m. 414.75; della Catena, 674.70; 1ª Cardone, 241.25; 2ª Cardone, 119.37; 3ª Cardone, 506.50; 4ª Cardone, 262.95; 5ª Cardone, 259.00; 6ª Cardone, 110.40; di Pietrafitta, 1611.80.

Le altre opere d'arte notevoli sono: ponte in ferro a 3 luci, di m. 27.70 ciascuna, sul fiume Crati; viadotto a 8 luci, di cui sei di m. 10 ciascuna e due di m. 7, sul vallone Rovito; quattro viadotti a 3 luci, di m. 10 ciascuna, sul torrente Caricchio, sul vallone Lamotta, sul vallone Nocella, sul vallone Cervino; ponte in ferro di m. 10 obliquo sul torrente Cardone; viadotto a 2 luci, di m. 10 ciascuna, sul torrente Colico.

Le stazioni situate lungo la linea sono: Cosenza-Casali, Pedace e Pietrafitta.

><

Il servizio ferroviario del Porto di Genova.

I lavori per il necessario raccordamento dei locali destinati al servizio dei cereali, nella Darsena (ora concessi in affitto alla Ditta Lanfranchi e Caimi), colla ferrovia procedono attivamente.

Sono grandissimi i vantaggi che dovrà ritrarre il commercio dal diretto allacciamento ferroviario con quei magazzini, dai quali si dovette finora trasportare la merce col mezzo dei carri alla stazione di Piazza Caricamento.

Due binari vengono collocati nel recinto del Deposito Franco e vanno a congiungersi colla rete a mare della stazione di Santa Limbania; da qui verranno esportate dall'Emporio le merci estere o nazionalizzate.

Per la sezione delle merci nazionali vengono impiantati altri due binari con iscambi e piattaforme, i quali faranno capo a una piccola stazione succursale di quella del Caricamento, che viene costrutta su di un'area triangolare all'uscita del cancello della Darsena nel tratto esistente a tergo dell'edificio doganale di Santa Limbania lungo la linea ferroviaria della via Carlo Alberto.

Questa piccola stazione succursale riuscirà senza dubbio di grandissimo giovamento al traffico di dettaglio, che potrà così risparmiare le dannosissime perdite di tempo nei momenti di maggiore affluenza alla assai distante stazione di Piazza Caricamento e le relative non indifferenti spese per il trasporto carrettiero da un punto all'altro; e la stazione Caricamento anzidetta si troverà non poco avvantaggiata dallo sfollamento che ne deriverà.

Chi conosce che cosa sia la consegna delle merci alla sempre ingombra stazione Caricamento, specialmente in certe stagioni e in certe ore, nelle quali c'è da perdere il cervello in quel pandemonio, senza dubbio ammetterà i grandissimi vantaggi che verranno arrecati ai signori depositanti dell'Emporio della Darsena dal servizio diretto ferroviario, sia per vagone completo col mezzo dei binari, come per il dettaglio, col mezzo della stazione.

><

Per la costruzione di un porto mercantile nel Mare Grande di Taranto.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sua adunanza del 14 marzo 1894, dopo esaminati un progetto di massima ed uno definitivo, presentati dall'ufficio del Genio Civile di Lecce, per la costruzione di un porto mercantile nel Mare Grande di Taranto, espresse il parere che sarebbe stato preferibile collegare direttamente la stazione ferroviaria coi binari della banchina del nuovo porto, eliminando così il regresso che figura in tutti i precedenti progetti presentati. Prescrisse inoltre che tanto per il detto collegamento, quanto per le opere accessorie della banchina, ed infine per l'apertura di una cava di scogli a nord della ferrovia (e che avrebbe dato luogo al trasporto degli scogli stessi attraverso al binario di corsa) sarebbe stato necessario prendere i relativi accordi col R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e colla Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo.

In esecuzione del preaccennato voto, si sono recentemente riuniti a Taranto i signori: cav. ing. Enrico Verdinois, ispettore dell'ottavo compartimento del Genio civile, cav. Gaetano Rapisardi, ingegnere-capo del Genio civile di Lecce, Somma Achille, ingegnere di sezione dell'ufficio stesso, cav. ing. Antonio Grossi, R. Ispettore delle Strade Ferrate nel Circolo ferroviario di Napoli, cav. ing. Carlo De Santo, capo-servizio del movimento nelle Ferrovie del Mediterraneo, ed Emilio Tondi, ispettore del movimento nelle ferrovie medesime; i quali, dopo accurata visita della località e dopo accurata discussione, hanno di comune accordo concretati in massima i provvedimenti da farsi.

><

Convenzione per l'uso del materiale rotabile e l'istradamento dei trasporti tra l'Adriatica e la Veneta.

L'Adriatica ha sottoposto all'esame del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate gli schemi della nuova convenzione e del nuovo regolamento da essa concordati colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche (nella sua qualità di esercente le linee: Treviso-Vicenza, Vicenza-Schio, Torre-Schio-Arsiero, Padova-Bassano, Camposampiero-Montebelluna, Conegliano-Vittorio, Udine-Cividale, Udine-Portogruaro, Parma-Suzzara, Bologna-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda ed Arezzo-Stia) pel servizio delle stazioni di Arezzo, Bologna, Conegliano, Massalombarda, Montebelluna, Padova, Parma, Portogruaro, Suzzara, Treviso, Udine e Vicenza; per l'uso del materiale rotabile e per l'esecuzione e l'instradamento dei trasporti.

><

Il nuovo Direttore della Società LARIANA *per la navigazione del Lago di Como.*

Essendosi ritirato dalla Direzione della Società *Lariana*, per la navigazione del Lago di Como, il sig. cav. Nunzio Quarini, venne chiamato a sostituirlo nel posto di Direttore, il sig. comm. avv. Giovanni Confalonieri, il quale ha assunto ufficialmente una tale carica col primo del corrente mese di settembre.

><

Istanza della Camera di Commercio di Udine pel servizio ferroviario.

Ci scrivono da Udine che quella Camera di Commercio ed Arti ha fatto istanze presso il Ministero dei Lavori Pubblici per l'accoglimento dei seguenti voti:

1. Che sia fatto proseguire per Udine il treno n. 1006, nei mesi di giugno, luglio ed agosto, che giunge da Trieste a Cormons alle 8.37, e negli altri mesi il misto n. 1018, che giunge a Gorizia alle 8.20; che venga istituito un treno da Udine a Trieste, o, se ciò non fosse possibile, da Udine a Gorizia, il quale parte da Udine alle 20 1[2;

2. Che il treno 587 parta da Pontebba qualche minuto prima delle 6.30 (in modo però da non arrivare alla stazione per La Cornia prima delle 7.20) ed acceleri la marcia, così da anticipare di mezz'ora l'arrivo ad Udine;

3. Che sia reso meno lento il percorso del treno n. 592 che parte da Venezia alle 18.30 ed arriva ad Udine alle 23.40;

4. Che siano pagati con maggiore sollecitudine gli assegni ferroviari.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Il 21 dello scorso agosto, in Milano, presso la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'acquisto di N. 16,800 cuscinetti di ghisa per armamento, modello E e modello R M 45. Alla gara furono invitate 11 Ditte e tutte vi concorsero. Rimase aggiudicataria provvisoria la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 158 la tonnellata, con consegna della merce franca su vagone nella stazione di Savona.

Nello stesso giorno vi fu pure la gara per l'appalto della fornitura di 3155 tonnellate di rotaie d'acciaio fuso, di cui: tonn. 2360 per armamento primo tipo da m. 12; tonn. 175 per armamento mod. E da m. 9; tonn. 620 per armamento mod. R M 45 da m. 12. Alla gara vennero invitate n. 11 Ditte, di cui 10 estere ed una nazionale.

La fornitura venne aggiudicata provvisoriamente alla Ditta Charles Cammell e C. di Sheffield, la quale per tutti e tre i modelli di rotaie ha fatto il prezzo unico di L. 128.25 per ogni tonnellata di merce, resa franca da qualsiasi spesa (dogana esclusa) a bordo nel porto di Genova nella località detta il Passo Nuovo.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'esecuzione dei lavori di ampliamento del deposito delle locomotive nella *stazione di Mortara*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 26,000, ivi comprese L. 5164.77 per materiale metallico d'armamento;

2. Il preventivo della spesa di L. 660 occorrente per provvedere a sostituire i marciapiedi interni delle stazioni di Portici e di Angri, nella ferrovia da *Napoli ad Eboli* con dei bauletti formati di detriti di pietrisco;

3. La proposta di lavori di rialzo delle banchine nella tratta da Robilante a Vernante della ferrovia *Cuneo-Ventimiglia*. Spesa preventivata L. 900;

4. Il preventivo della spesa di L. 430 occorrente per provvedere alla copertura del serbatoio del rifornitore della stazione di Mirto Crosia, nella ferrovia da *Taranto a Reggio;*

5. Il preventivo della spesa occorrente per provvedere alla demolizione del casello n. 71 in stazione di Monchiero nella ferrovia da *Savona a Bra;*

6. La proposta pell'impianto di una scogliera a difesa del ponte sul fiume Angitola al chilometro 122.954 della *Reggio-Castrocucco*, fra le stazioni di Pizzo e di Francavilla. Spesa preventivata L. 9400;

7. Il progetto dei lavori di sistemazione della condotta d'acqua pel rifornitore di Bagnara nel letto del torrente Sfalassà al chilom. 31.552 fra le stazioni di Favazzina e di Bagnara nella linea da *Reggio a Castrocucco;* con preventivo di spesa di L. 2300;

8. Il preventivo della spesa di L. 750 occorrente per provvedere a puntellazioni ed a rinforzi degli archi lesionati nel magazzino delle merci a grande velocità della stazione di Siena nella linea *Empoli-Chiusi*.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento delle scarpate della trincea fra i chilometri 28.338 e 28.370 della ferrovia da *Portocivitanova* ad *Albacina*. Spesa occorrente L. 2000;

2. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare i segnali a disco girevole nelle stazioni di Ossera e Montecalvo, dal lato di Napoli, e di Montaguto, Savignano-Greci, Montecalvo e Bovino, dal lato di Foggia, nella ferrovia *Foggia-Napoli*. La s pesa all'uopo preventivata ascende a L. 4550;

3. La proposta supplettiva per lavori di sistemazione e di completamento della delimitazione del tronco Sant'Antonio-Dossobuono, lungo la ferrovia da *Mantova a Verona*. Spesa occorrente L. 605;

4. La proposta modificata relativa all'esecuzione dei lavori di prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Motta-Montecorvino, della ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 5780;

5. La nuova proposta relativa all'ampliamento parziale del fabbricato viaggiatori della *stazione di Campobasso*, in modo da ottenere un locale ad uso dormitorio del personale viaggiante ed un locale in aggiunta al caffè. Spesa occorrente L. 8000;

6. Il preventivo della spesa di L. 3200 occorrente per provvedere al consolidamento del ponte sul torrente Molgora al km. 11.003.65 della linea Monza-Calolzio e 18.723.80 della ferrovia *Ponte San Pietro-Seregno;*

7. La proposta per rialzare le banchine della piattaforma stradale all'estremità del marciapiedi sulla fronte del fabbricato viaggiatori della stazione di Indicatore, al km. 234.012.95 da Roma, della linea *Roma-Firenze*. Spesa occorrente L. 220;

8. La proposta per prolungare il binario d'incrocio nella stazione di Castel San Pietro, lungo la linea da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di L. 4980;

9. La proposta delle opere occorrenti per provvedere all'ampliamento del servizio delle merci nella stazione di Susegana, lungo la ferrovia da *Mestre a Cormons*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 7275.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la costruzione di pozzi e cisterne alle stazioni e case di guardia che sono sprovviste di acqua, lungo la ferrovia *Palermo-Roccapalomba-Caldare*. La spesa all'uopo preventivata ascende in complesso a L. 21,590.28;

2. La proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di un muro di difesa della sponda sinistra del torrente San Pietro e di una banchina fra i km. 101.175 e 101.383, lungo la ferrovia da *Palermo a Porto Empedocle*, con annesso preventivo di spesa di L. 30,881;

3. La proposta dei lavori occorrenti per la ricostruzione del tombino coperto a lastroni attraverso la trazzera comunale che da Valsavoia conduce a Lentini, in prolungamento al manufatto di un metro di luce al chilometro 0.244, del tronco della linea *Valsavoia-Caltagirone*, compreso fra Valsavoia e Scordia. Spesa occorrente L. 1200.06;

4. La proposta per la costruzione di 4 forni da pane nei piazzali delle case cantoniere ai km. 35.515.74, 60.718.00, 88.744.73 e nella stazione di Acquaviva al km. 99.413.11 della linea da *Palermo a Porto Empedocle*. Spesa preventivata L. 1720;

5. Il progetto modificato pel rafforzamento delle colonne di sostegno della tettoia (formata con rotaie a doppio fungo dissimetrico) nel vecchio baraccone veicoli, ridotto ad officina definitiva falegnami nella *stazione centrale di Palermo*. Spesa occorrente L. 855.69;

6. La proposta di lavori di ampliamento del piazzale delle merci nella stazione di Mascali, lungo la linea ferroviaria *Messina-Catania-Siracusa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta in complesso a L. 14.703,24.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto presentato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, relativo alla costruzione di una scogliera a sponda sinistra del fiume Pescara, presso la stazione di Alanno, lungo la ferrovia da Pescara ad Aquila;

Ha dato il suo parere circa la questione di applicabilità della multa contrattuale a carico dell'Impresa Faro-Alfio, per ritardo da essa frapposto nel compimento

dei lavori occorsi nella stazione di Termini Imerese in dipendenza dell'apertura della nuova linea Messina-Patti-Cerda, e circa a nuovi prezzi stati determinati con una tariffa suppletiva;

Ha ritenuto che possa essere approvato il progetto presentato dalla Mediterranea per la chiusura con siepi di biancospino del tronco Caianello-Roccaravindola della ferrovia Caianello-Isernia. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 87,737.50;

Ha dato il suo avviso sulla quistione se la Ditta Smith e Couventry di Manchester debba essere esonerata dalla multa nella quale sarebbe incorsa per non avere consegnato in tempo debito due fresatrici universali, delle quali essa aveva assunto la fornitura, e destinate alle Officine di Firenze e di Napoli.

— Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere:

a) Sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Augusto Sella per la sistemazione degli scoli d'acqua e per il consolidamento della trincea situata al chilom. 119.120 della strada ferrata da Roma a Napoli;

b) Circa la concessione di un compenso extra-contrattuale all'impresa Giacomo Giusti assuntrice dei lavori di costruzione di una scogliera a difesa del ponte sul Biferno al chilom. 9.508 della ferrovia da Termoli a Campobasso;

c) Circa la concessione di un compenso all'impresa Pericle Biancalana, assuntrice dei lavori di consolidamento del ponte Fontane nella linea ferroviaria da Foligno a Terontola;

d) Su di un atto di transazione concordato coll'impresa Alfeo Versé, a definizione delle questioni sorte in dipendenza dei lavori eseguiti per la costruzione del tronco da Villafranca a Grotto nella ferrovia da Parma a Spezia.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha emesso il suo parere:

Sul progetto ripresentato dalla Società della Rete Adriatica per il consolidamento della trincea al km. 70.150 della linea Bari-Taranto, importante la spesa di L. 11,600, e da approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

Sugli atti di amichevole componimento di diverse questioni vertenti fra l'Amministrazione governativa e la Società delle Ferrovie del Mediterraneo, in ordine alla competenza passiva delle spese sostenute per la esecuzione su detta Rete di n. 40 lavori dell'importo complessivo di lire 125,707.37;

Sugli atti di liquidazione e di collaudo dei lavori eseguiti dalla Ditta Drì Francesco per la sistemazione di tre rivi ai chilometri 42.466, 42.595 e 42.939 della linea Udine-Pontebba e sulla proposta fatta dalla Società esercente la Rete Adriatica di accordare alla Ditta medesima un compenso a tacitazione delle sue pretese;

Sulla proposta presentata dalla Società delle Ferrovie Adriatiche per i lavori di deviazione di un tratto della condotta d'acqua necessaria per la alimentazione del rifornitore della Stazione di Montecalvo sulla linea Foggia-Napoli, importante la spesa di L. 1100 e da approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

Sulla proposta presentata dalla Società Adriatica per i lavori di sistemazione della trincea di S. Lazzaro fra i chilometri 33.597 e 33.965 della linea Zollino-Gallipoli per il presunto importo di L. 4800;

Sul progetto presentato dalla Società del Mediterraneo per l'impianto del 2° binario sul tronco Monza-Cammago della ferrovia Milano-Chiasso, preventivato in L. 613,000 compreso il valore del materiale metallico d'armamento in L. 302,217.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante l'esercizio finanziario 1896-97 in confronto dei prodotti avutisi durante l'esercizio finanziario precedente 1895-96.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1896-97	Esercizio 1895-96	Differenza
Torino-Rivoli	145,956	145,611	+ 345
Fossano-Mondovì	39,468	37,835	+ 1,633
Basaluzzo-Frugarolo	8,711	8,950	— 239
Napoli-Nola-Baiano	376,949	356,228	+ 20,721
Verona-Caprino-Garda	118,709	122,664	— 3,955
Torino-Ciriè-Lanzo	558,306	549,590	+ 8,716
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	71,121	77,691	— 6,570
Bergamo-Ponte della Selva	392,660	338,442	+ 54,218
Nord-Milano	2,615,887	2,487,464	+ 128,423
Novara-Seregno	564,137	526,498	+ 37,739
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	1,665,274	1,667,659	— 2,385
Palermo-Corleone	293,230	273,269	+ 19,961
Ferrovie Economiche Biellesi	203,570	184,637	+ 18,933
Ferrovie Second. della Sardegna	685,291	786,306	— 100,915
Ferrovie di Reggio Emilia	268,778	270,040	— 1,262
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	410,199	405,926	+ 4.273
Santhià-Biella	650,599	660,121	+ 9,522
Sassuolo-Modena-Finale	297,511	309,612	— 12,101
Vicenza-Schio	395,468	378,275	+ 17,193
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	721,114	750,915	— 29,801
Conegliano-Vittorio	87,765	88,396	— 631
Parma-Suzzara	160,644	159,582	+ 1,062
Torre-Arsiero	167,993	164,111	+ 3,882
Camposampiero-Montebelluna	169,095	162,260	+ 6,835
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	292,881	310,467	— 17,586
Udine-Cividale	301,070	268,823	+ 32,247
Arezzo-Stia	133,948	143,205	— 9,257

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Sono in corso i due seguenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio:

1. Decreto che dispone che la tariffa locale n. 53, piccola velocità, in servizio interno delle ferrovie di Reggio Emilia, venga nuovamente prorogata per altri due anni a partire dal 1° agosto p. p.;

2. Decreto col quale viene approvata l'aggiunta di una avvertenza alle avvertenze della tariffa n. 3, grande velocità, colla quale si dichiara esplicitamente che le spedizioni fatte in base alla tariffa suddetta, debbano essere assoggettate alla sopratassa per le merci voluminose di cui all'articolo 97 delle tariffe.

Notizie Ferroviarie Italiane

Domande di nuove ferrovie. — In questi ultimi tempi sono state presentate al Ministero dei Lavori Pubblici moltissime domande di costruzioni ferroviarie coi sussidi di 5000 lire, 4500 e 3000 al km. Le domande finora presentate comprendono in tutto 2500 km. circa.

Per la stazione di Pontebba. — Il recente incendio della stazione ferroviaria di Pontebba rimette sul tappeto la disputa già fatta altre volte sulla costruzione di uno scalo definitivo in pietra in luogo dell'attuale provvisorio che dura da tanto tempo.

Quella costruzione provvisoria ebbe la seguente origine: Quando fu fatta la linea pontebbana, la prima idea che sorse più naturale fu di fare una sola stazione internazionale per le due Pontebbe italiana e tedesca (Pontafel) che sono, quasi può dirsi, un solo borgo, non intercedendo fra loro che il torrente. Ma siccome questo scalo non poteva sorgere in mezzo al letto del torrente stesso, saltò su la questione se si doveva costruirlo alla destra od alla sinistra, cioè a Pontebba od a Pontafel.

Considerando che l'Austria aveva nel suo territorio le stazioni internazionali (Ala e Cormons) delle altre due linee di comunicazione, che Pontebba ha importanza maggiore per estensione e popolazione di Pontafel e che le maggiori spese per la linea le aveva sostenute l'Italia, questa reclamava che la stazione si costruisse sulla riva destra, mentre l'Austria teneva duro per la sinistra. Le cose non si poterono accomodare e la questione finì col non parlar più di stazione internazionale e col decidere di far due stazioni separate coi relativi uffici doganali per ciascuna. L'Italia, sempre coll'idea che la cosa non dovesse durare così, costruì alquanto prima di Pontebba una stazione provvisoria in legno la quale avrebbe dovuto cedere il posto alla sognata stazione internazionale, l'Austria invece costruì addirittura a Pontafel una stazione in pietra, vasta e bella, con tutti i comodi immaginabili.

Dunque una delle due: o l'Italia intende cedere ed allora si adatti a veder trasformata Pontafel in stazione internazionale o vuol tener duro, ed allora non è permesso mantenere più a lungo un grande fabbricato in legno aperto giorno e notte cogli annessi pericoli che pur troppo si tradussero in questi giorni in atto.

Ferrovia Fossano-Bra-Asti. — Ecco un riassunto dei progetti compilati per la ferrovia Fossano-Bra-Asti che una persona competente ha mandato ad un giornale di Bra:

« La ferrovia Cuneo-Asti, per Fossano, Bra e Canale, mira a servire un ricco e popolato territorio tuttora mancante di comunicazioni ferroviarie quale è il tratto dei circondari di Alba e di Asti che si stende fra quest'ultima e la città di Bra. Con questa ferrovia, partendo da Cuneo si arriva a Fossano sul tronco già in esercizio, e da Fossano si giunge a Bra con nuovo tracciato. Dalla stazione di Bra si percorre un tratto sulla ferrovia Alessandria-Cavallermaggiore fino al cavalcavia sulla strada comunale di Pocapaglia, e da questo punto la linea si dirige con nuovo tracciato verso Asti passando in località assai prossime agli abitati di Sommariva-Perno, Cornegliano, Baldissero, Monteu, Montaldo, San Stefano, Canale, San Damiano, in prossimità dell'abitato di Vaglierano, da questo punto, con un breve percorso sulla ferrovia ultima, raggiunge la stazione centrale attuale di Asti.

« La totale lunghezza della progettata linea Cuneo-Asti è di km. 81,859, ed utilizza tre tronchi di ferrovia già in esercizio, posti sulle linee Torino-Cuneo, Alessandria Cavallermaggiore, Torino-Genova.

« Sulla prima linea il tronco utilizzato è di km. 24,027, sulla seconda di km. 3,151, sulla terza di km. 7.165, di modo che la lunghezza complessiva dei tronchi utilizzati è di km. 34,343 sopra il percorso totale di km. 81,859 rimanendo così a costruirsi km. 47,516 sopra sede nuova.

« Nel nuovo tratto Fossano-Bra si trova la sola stazione di Cervere, e le opere di maggior importanza sono: una trincea lunga m. 2210, profonda m. 4, tre ponti sul real canale Naviglio di luce metri 6, il fabbricato della stazione di Cervere ed otto case cantoniere.

« Il tronco Fossano-Bra, di lunghezza km. 18,668, costa L. 1,228,150. Nel nuovo tratto, dal cavalcavia sulla comunale di Pocapaglia a Canale, le stazioni sono: Pocapaglia, Sommariva Perno, Cornegliano, Monteu, San Stefano, Canale.

« Le opere di maggior importanza sono: cinque gallerie della lunghezza complessiva di metri 1990, tre ponti su rivi, di cui il maggiore ha un'apertura di metri 25, un cavalcavia di luce 5,50, quattro fabbricati per stazioni e 10 case cantoniere. La lunghezza di questo tronco è di chilometri 14.382 ed il costo di L. 2,036,232.

« Nel tratto Canale-Vaglierano havvi la sola stazione in prossimità dell'abitato di San Damiano; le altre opere di maggior importanza sono: un ponte a due luci, di nove metri ciascuna con travate di ferro, due ponti di cui l'uno di 14, l'altro di 9 metri di luce, un cavalcavia con 6 metri di apertura e 8 case cantoniere.

« La lunghezza di questo tronco è di chilometri 14,466 ed il costo di L. 1,126,027.

« La lunghezza complessiva dei tre tratti predetti è di chilometri 47,516 ed il costo di L. 4,390,409.

« I terreni da attraversarsi in galleria sono asciutti e stabili, le curve hanno il raggio minimo di 400 metri e le pendenze il limite massimo del 10 per mille.

« La spesa non uscirà dai limiti calcolati, e si avrà il vantaggio di una manutenzione economica, di un esercizio facile e di una buona potenzialità della linea progettata.

« Riescirebbe quindi di grande utilità alle nostre regioni la costruzione di questa ferrovia, la quale d'altronde non importerebbe una grave spesa poichè pare che i Comuni interessati vogliano cedere gratuitamente il terreno occorrente.

« Oltre a ciò, essendo ora quasi certa la costruzione della ferrovia economica Bra-Savigliano-Saluzzo-Pinerolo, sarebbe pure conveniente che le nostre autorità continuassero ad occuparsi della linea Fossano-Bra-Asti, la quale è quella che può e deve completare il sistema ferroviario della nostra città, dandole quell'importanza che giustamente le spetta e nello stesso tempo favorendo gli interessi di tutta la nostra regione ».

Ferrovia della Val d'Olona. — Il progetto della strada ferrata in Val d'Olona è ormai ultimato.

Domani, domenica, nel cotonificio Cantoni, a Castellanza, avrà luogo un'adunanza, in cui si esporranno le linee generali del progetto.

Ferrovia Brescia-Ponte Caffaro. — In seguito all'incarico avuto dal Consiglio Comunale di Brescia quella Giunta Municipale formulò nel modo seguente l'ordine del giorno relativo al concorso del Comune nella spesa per gli studi della Ferrovia elettrica Brescia-Ponte Caffaro:

« Il Consiglio Comunale, udita la relazione della Giunta circa la domanda del Comitato promotore di una ferrovia elettrica Brescia-Ponte Caffaro per Nave e S. Eusebio, diretta ad ottenere dalla città di Brescia un sussidio di lire 6000 per le spese generali relative all'allestimento del progetto ed alle altre spese generali amministrative, facendo plauso agli iniziatori di un'opera la quale recherà indubbiamente rilevanti vantaggi morali ed economici alla città e alla Provincia di Brescia e lieto di potere col proprio voto affermare una volta di più quei vincoli di solidarietà e di fratellanza che stringono Brescia e l'Italia alla nobile città e Provincia di Trento, delibera di concorrere nelle spese di cui sopra colla somma di L. 5000 che sarà prelevata dal fondo di riserva del corrente anno. »

Ferrovia Torino-Piovà-Casale. — La riunione indetta per discutere intorno alla progettata linea ferroviaria Torino-Piovà-Casale avrà luogo in Piovà anzichè in Cocconato com'era stato stabilito.

Parteciperanno ad essa gli on. Villa, Borsarelli, Ferrero di Cambiano, Bombrini e Calleri.

Sperasi ancora nell'intervento del sindaco di Torino, del comm. Edoardo Daneo, del cav. Lorenzo Rabbi e del comm. ingegnere Soldati autore del progetto.

La riunione seguirà nel corrente settembre.

Ferrovia Iglesias-Monteponi. — Essendo stata approvata la cessione alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde della concessione riguardante la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Iglesias a Monteponi, già accordata alla Società delle ferrovie secondarie della Sardegna, il termine per l'apertura all'esercizio pubblico di detta linea è stato prorogato al 31 ottobre 1898.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1897.* — Nella decade dal'11 al 20 agosto 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,090,368.32, con un aumento di lire 167,047.95 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1897 si ragguaglia a L. 65,327,943.99 e presenta un aumento di lire 4,776,122.75 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Compagnia ferroviaria del Beaujolais.* — La Compagnia centrale di ferrovie e tramvie che ha la sua sede a Parigi, via Grammont, ha fondato una nuova Compagnia detta « Compagnia ferroviaria del Beaujolais ».

La Società, la cui durata è fissata a 75 anni, ha per oggetto: 1° Di sostituirsi alla Compagnia centrale di ferrovie e tramvie per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di interesse locale da Villefranche a Tarare e da Villefranche a Mensols, e l'esecuzione delle concessioni della Compagnia centrale di ferrovie e tramvie; 2° Di costruire ed esercitare tutte le diramazioni di cui essa otterrà la concessione; 3° Di costruire e di esercitare tutte le ferrovie che i Poteri pubblici l'autorizzeranno ad annettersi per acquisto, locazione od altrimenti.

Il capitale sociale è fissato a tre milioni e centomila franchi, rappresentati da 6200 azioni ammortizzabili di 500 franchi ciascuna.

— *I grandi tunnels in Francia.* — Ecco la lunghezza dei principali tunnels delle reti francesi, astrazione fatta del Cenisio, in comune coll'Italia. Tunnel di Maurage, sul canale dalla Marna al Reno, metri 4700; della Nerthe, linea di Marsiglia, 4638 metri; di Blaisy, linea Parigi-Lione-Mediterraneo, 4100 metri; del Credo, sotto il monte omonimo, linea di Ginevra, 3900 metri; della Houblonnière, linea di Caen, 3100 metri; di Dommartin, linea di Strasburgo, 2678 metri, e di Rolleboise, linea di Rouen, 2600 metri.

Ferrovie Russe. — *Nuovi lavori.* — Un recente Decreto imperiale ha ordinato le espropriazioni necessarie:

Per la costruzione d'un tronco di allacciamento fra la stazione di Nerekhsa, della ferrovia di Mosca-Yaroslan-Arcangelo, fino alla stazione di Sreda, della ferrovia di Schonia-Ivanodo;

Per la costruzione a Dninsk d'una linea di congiunzione fra le strade ferrate di Pietroburgo-Varsavia e di Riga-Orel;

Per il prolungamento della linea di Belsk, delle Strade ferrate del Sud-Ovest, a partire dalla stazione di Gainovka, di questa linea, fino al palazzo di S. M. l'Imperatore, presso la stazione di Bicloveger;

Per la costruzione d'un raccordo fra la città di Tarastchi, della provincia di Kiew, e la stazione di Olschanitsa, della strada ferrata di Fastovo.

Ferrovie Germaniche. — *Lunghezza al 1° aprile 1897.* — Dalla *Zeitung des Vereins* togliamo le seguenti cifre indicanti le lunghezze delle ferrovie nei diversi Stati costituenti l'impero germanico, al 1° aprile 1897:

	Linee dello Stato	Linee private ammin. dallo Stato	Linee private con ammin. autonoma
	chilom.	chilom.	chilom.
Prussia	28,242	58	1940
Baviera	5,371	18	903
Sassonia	2,835	41	»
Wurtemberg	1,751	»	36
Baden	1,510	54	220
Hesse	852	»	45
Mecklembourg-Schwerin	1,029	1	»
Mecklembourg-Strelitz	»	»	95
Sassonia-Weimar	76	»	61
Oldenbourg	389	27	40
Onhalt	»	»	62
Brunswick	»	»	137
Saxe-Meiningen	8	»	»
Saxe-Altenbourg	»	»	8
Schwarzbourg-Sondershausen	»	»	33
Hamburgo	8	»	»
Brema	4	»	»
Alsazia-Lorena	1,597	11	172

Lo sviluppo delle linee principali è di 31,937 chilom., di cui 15,863 chilometri a due binari, 43 a tre e 88 chilometri a quattro. Lo sviluppo delle linee secondarie è di 15,697 chilometri, di cui 1302 chilometri a scartamento ridotto.

Ferrovie Ottomane — *Risultati del 1896.* — La lunghezza totale delle strade ferrate dell'Impero ottomano nel 1896 è di 4800 chilometri, compresi 250 chilometri del prolungamento Alachéir-Afioum-Karahissar e 253 chilometri della linea S. Giovanni d'Acri-Damasco, in costruzione.

Queste diverse linee si ripartiscono come segue:

Turchia d'Europa.		
Ferrovie Orientali	chilom.	1312.3
Salonicco-Costantinopoli	»	510.0
Salonicco-Monastir	»	220.0
Totale	chilom.	2042.3
Turchia Asiatica.		
Ferrovia d'Anatolia	chilom.	1020.8
Moudania-Bruzza	»	41.3
Aïdin railway	»	515.6
Smirne-Cassaba	»	515.5
Mersina-Adana e quattro altre	»	664.6
Totale	chilom.	2757.8

Ecco alcuni schiarimenti concernenti le diverse Compagnie esercitanti:

Compagnia della ferrovia Salonicco-Costantinopoli. — La lunghezza esercitata è di 487 chilometri.

Il numero totale dei viaggiatori trasportati durante l'anno 1896 è stato di 118,497.

Prodotti dell'anno 1896	fr.	1,018,441
Differenza a carico del Governo	»	6,533,004
Totale delle somme incassate dalla Compagnia	fr.	7,551.445

La garanzia chilometrica è di 15,500 franchi.

Società della ferrovia Salonicco-Monastir. — Prodotto medio chilometrico fr. 6382; lunghezza 219 chilometri; prodotto annuale franchi 1,397,645; garanzia chilometrica $14,300 \times 219 = 3,131,700$ franchi; differenza da pagare dal Governo per il 1896, 1,734,055 franchi.

Compagnia delle Ferrovie Orientali. — Lunghezza esercitata 1263 chilometri: totale dei prodotti nel 1896, franchi 12,411,743; somma da rimborsare dallo Stato fr. 1500 per

chilometro fino a fr. 10,333 di prodotto chilometrico, cioè 1263 × 1500 = 1,894,500 franchi.

Ferrovia d'Anatolia. — Ecco i risultati dell'esercizio 1896:

Haidar-Pascià-Angora: lunghezza esercitata 748 chilom.; prodotto chilometrico medio, fr. 7242; prodotto totale dell'anno 1896, fr. 4,285,916.

Eskicheir-Koniah: lunghezza totale al 31 dicembre, chilometri 444; lunghezza media esercitata, 336 chilometri; prodotto medio chilometrico, fr. 2823; prodotti lordi pel 1896, fr. 1,004,807.

Aidin railway; lunghezza esercitata, 515 chilometri; prodotto medio chilometrico, fr. 14,777; prodotto annuale nel 1896, fr. 7,616,368.

Ferrovia Smirne-Cassaba. — Lunghezza esercitata, chilometri 266; prodotto chilometrico medio fr. 12,228; prodotti lordi dell'anno 1896, fr. 3,259,243.

Ferrovia Beirut-Damasco. — Lunghezza esercitata, chilometri 250; per l'esercizio 1895-1896, il prodotto totale è stato di 96,133 lire turche.

Ferrovia transiberiana. — *La sua portata economica.* — La grande opera russa è quasi al suo termine; al 1° luglio 1904 un'immensa striscia d'acciaio riunirà il mare del Nord al mare del Giappone, e, nell'anno prossimo, i treni della transiberiana andranno fino al fiume Amour, d'onde dei rapidi vapori condurranno i viaggiatori e le merci a Chaborowka, origine della sezione orientale della transiberiana. Da questo ultimo punto il treno impiega 18 ore a giungere a Vladivostock, dimodochè Londra non sarà più che a 17 giorni e mezzo dal principale porto del mare del Giappone.

Il compimento della linea, la consolidazione progressiva delle parti deboli, permetteranno, d'altronde, in un tempo relativamente breve, di accorciare ancora questo tempo, e si spera di giungere a 9 giorni.

Ciascuno comprende l'immensa influenza che eserciterà questa nuova via di comunicazione rapida coll'estremo Oriente sui movimenti commerciali internazionali. Il signor Monaghan, console degli Stati Uniti a Chemnitz, ha tentato di analizzare le conseguenze di questa rivoluzione tutta a vantaggio della Germania. Riassumeremo il suo lavoro dalla *Railway Review.*

L'anno scorso l'Inghilterra ha pagato alla Francia ed all'Italia, pel trasporto ebdomadario della Valigia, la somma rispettabile di 1,750,000 franchi, in ragione di fr. 2 per chilogr. di lettere, e fr. 0.25 per chilogr. di stampati; ammettendo che soltanto la metà delle lettere e degli stampati prendano la nuova strada, la Germania incasserà circa 850,000 franchi.

D'altra parte non è esagerazione ammettere che il 90 0|0 dei viaggiatori preferiranno compiere il tragitto in 10 o 12 giorni per terraferma, in luogo da 28 a 38 giorni che esige la via di mare, sopratutto se i biglietti da Varsavia a Vladivostock saranno stabiliti, come sembra, al prezzo di 480 franchi in prima classe. Il tragitto da Londra a Varsavia costa attualmente fr. 187.50, quindi il tragitto intero non costerà all'incirca che 665 franchi; mentre che il viaggio del Giappone, via Brindisi e Suez, costa 2250 fr. Aumentando pure il prezzo per terra del supplemento corrispondente per l'uso dei *vagons-lits* per dodici notti, resterebbero ancora a favore del tragitto per terra da 800 a 900 franchi.

Nel 1895 216,938 passeggeri hanno passato il Canale di Suez, in destinazione della China e dell'Australia. Deduciamo da questo numero: 117,000 viaggiatori che ragioni politiche, militari od altre impediranno di prendere la via russa, e 18,299 pellegrini, restano ancora 80,000 viaggiatori, che noi ridurremo alla metà per tener conto dei viaggiatori alle Indie. A questi 40,000 viaggiatori se ne aggiungeranno, molto probabilmente, 10,000 che utilizzano attualmente i treni transcontinentali americani, e 10.000 europei che vanno in Oriente per affari o per diletto, di modo che si può contare sopra 60,000 viaggiatori, utilizzanti la maggior parte la prima classe, che si serviranno della nuova linea.

Ora, questa linea attraversa la Germania in tutta la sua lunghezza, da Aix-la-Chapelle a Alexandrowa (frontiera russa), i 60,000 viaggiatori francesi porteranno dunque alle linee tedesche un supplemento di prodotti di più di 7 milioni di franchi. Le merci daranno luogo pure ad un supplemento di prodotti.

Come si vede, la Transiberiana, alla cui costruzione hanno contribuito in una larga parte i capitali francesi, sembra portare un colpo funesto ad un'opera tutta francese, il Canale di Suez, privando di un traffico di transito considerevole le linee francesi, già battute dalla concorrenza delle linee belghe e germaniche.

Notizie Diverse

La valigia delle Indie. — Assicurasi che si sono iniziati gli appalti per la costruzione di una larga banchina nel porto di Brindisi per l'approdo della valigia delle Indie e si confida di vedere ultimata l'opera, almeno per le parti indispensabili, entro l'anno circa. A proposito di quest'opera, il Console inglese a Brindisi, in una relazione ora pubblicata, commentando il nuovo progetto italiano di costruire una larga banchina atta a permettere l'accostarsi dei piroscafi della *Peninsular and Oriental Company* in modo da sbarcare direttamente merci e passeggieri dal vapore a terra o sul treno, lo dichiara non pratico.

Egli nota che prima che la costruzione della banchina sia finita, occorreranno parecchi anni, e, avuto riguardo a consimili opere già fatte, verrà a costare molto di più della somma preventivata.

Inoltre, la località è esposta ai venti di sud-ovest, e l'entrare e l'uscire dal nuovo riparo durante il cattivo tempo, con venti di sud-ovest, riuscirà un'operazione difficile e pericolosa.

Interruzione ferroviaria in Svizzera. — Un uragano violento fece cadere ieri una frana in Leventina, interrompendo il binario per circa 50 metri. Il treno diretto Lucerna-Milano dovette fermarsi alla stazione di Faido. Durante i lavori di sgombro, la stazione di Bellinzona ha effettuato treni speciali per corrispondere colla via Lugano-Chiasso.

Grave scontro ferroviario. — Presso la stazione Wohwinkel vi fu nella notte del 29, u. s, una collisione fra due treni.

Due viaggiatori morti, 12 gravemente feriti e 2 leggermente.

La profondità delle miniere di carbone nel Belgio. — Secondo il signor De Jaer, ispettore del distretto minerario dell'ovest di Mons, la profondità media delle miniere del Belgio è di 548 metri; nel Centro essa è di m. 395, a Charleroi di m. 446; nell'Hainaut di 453. I piani più profondi stanno ad 886 m. a Mons, a 703 m. nel Centro e a 940 m. a Charleroi.

Le forze idrauliche degli Stati Uniti. — Nell'occasione del grande impianto di forza idraulica, i cui lavori sono già cominciati, per provvedere, con le cascate del fiume San Lorenzo, 75,000 cavalli di forza, per ora, e più in là 150,000 cavalli, si è pubblicata una lista dei grandi impianti di forza idraulica negli Stati Uniti, non compresi quelli del Niagara. Essi sono: Lachine Rapid Hydraulic Cy., 12,000 cavalli; Pioneer Electric Power, 11,000; Sacramento, 11,000; Weldon River, 10,000; Corrat Hollow Mine, 9000; The Pelzer Manifacturing Cy., 7600; Big Cotton Wood, 6800; Macon, 5000; Knoxville, 5000; Mechanicnille, 5000; Columbia Water Power Cy., 5000.

Il numero degli impianti minori è molto grande, e va tuttodì crescendo per il favore che hanno incontrato le ruote Pelton nel trar partito dei grandi salti d'acqua.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Forniture diverse di materiale metallico d'armamento (Vedi *Informazioni*, a pag. 565).

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 3 settembre). — Colla Ditta Fratelli Rey di Torino, per fornitura di m. l. 2000 di velluto di lana verde, alto m. 0.70, fabbricato a macchina;

Colla Ditta Antonio Opessi di Torino, per fornitura e posa in opera di una bilancia a ponte fissa a rotaia continua, con tavolato da 5 metri e della portata di 30.000 kg.;

Colla Ditta Macchi, Izar e Comp. di Milano, per fornitura di kg. 30,000 di dadi in ferro greggi;

Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di 1850 chiavarde di ferro omogeneo per l'armamento 1° tipo, e di 13.700 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo per l'armamento suddetto.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Municipio di Torino (14 settembre, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori e delle opere per la costruzione di due chioschi completi per il servizio daziario sulla strada del R. Parco. Importo L. 14,000. Cauzione provvisoria L. 1500. Fatali 30 settembre, ore 11.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (17 settembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sopraelevazione del 3° piano del fabbricato sede del Ministero dei Lavori Pubblici nella parte prospiciente le vie del Moretto e della Vite. Importo L. 103,371 80. Cauz. provv. L. 7000. Fatali 23 settembre.

Prefettura di Roma (17 settembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di 270 massi artificiali occorrenti per riparare i danni prodotti dalle mareggiate al nuovo antemurale del Porto di Civitavecchia. Importo L. 74,700. Cauz. provv. L. 6000. Fatali a giorni 10.

Deputazione Provinciale di Genova (17 settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto di tutte le provviste ed opere occorrenti per la completa costruzione del tronco di strada provinciale compreso tra l'abitato di Bromia verso la strada nazionale n. 36 presso le Ferriere (m. 4728.82). Importo L. 274,325.84 oltre L. 19,042.52. Cauz. provv. L. 15,000.

Municipio di Roma (17 settembre, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione d'una casa cantoniera e di un fontanile con relativa conduttura in ghisa nella tenuta di Salone sulla via Collatina. Importo L. 17,000. Cauz. provvisoria L. 1000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (29 settembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di completamento e sistemazione del secondo tratto del 1° tronco della strada provinciale n. 55, compreso fra il fosso delle Volpi e la sponda sinistra del torrente Ragone, di m. 4728.98. Importo L. 252,800. Cauz. provv. L. 13,000. Fatali a destinarsi.

— (30 settembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di completamento e sistemazione del primo tratto del 1° tronco della strada provinciale n 55, compreso fra il ponte Salomone e la sponda destra del fosso delle Volpi (m. 4446.55). Importo L. 183,100. Cauzione provv. L. 11,000. Fatali a destinarsi.

Municipio di Castrovillari (18 ottobre, ore 10. 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione della condotta forzata delle acque potabili e di lavaggio dalle sorgenti S Nicola in territorio di Morano Calabro al serbatoio alimentale sul colle Sant'Angelo. Importo L. 64,704.26. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 6 novembre.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi — Roma (14 settembre, ore 11, unica e definitiva). — Fornitura di **bracci** di ferro curvi a vite per pali n. 30,000 a L. 0 33; bracci di ferro curvi da muro n. 4000 a L. 0.40; **arpioni** zincati kg. 13,000 a L. 0.50. Cauzione L. 500. Consegna giorni 90.

R. Fabbrica d'Armi — Terni (17 settembre, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** ed **acciaio** in due lotti:

1° lotto. — Kg. 65,000 ferro fino in verghe per culatte mobili e cilindri otturatori a L. 0.40. Cauz. L. 2600. Consegna a giorni 50;

2° lotto. — Kg. 50,000 ferro fino in verghe per culatte e serbatoi a L. 0.40; Kg. 13,000 acciaio dolce in verghe per ritti d'alzo, crociere e ghiere a L. 0.50. Cauz. L. 2650. Consegna a giorni 50.

R. Fonderia — Napoli (17 settembre, unica e definitiva). — Fornitura in due lotti:

1° lotto. — Kg. 16,000 **rame** in verghe sagomato, ecc. (4000 profilo **L**, 6000 profilo **M**, 6000 profilo **H**), a L. 2.10. Cauzione L. 3360. Consegna in due rate uguali, la prima in 50 giorni, e la seconda in 70;

2° lotto. — Kg. 2500 in filo sagomato per proiettili da 7 e 9 a L. 2.10. Cauz. L. 525. Consegna a giorni 40.

R. Fonderia — Torino (21, 22, 24 e 25 settembre, ore 9, unica e definitiva):

21 settembre. — Kg. 30,000 **piombo** in pani a L. 0.45. Cauzione L. 1350. Consegna a giorni 50.

22 settembre. — Kg. 10,000 **zinco** in pani a L. 0 55. Cauzione L. 550. Consegna a giorni 40.

24 settembre. — Kg. 12,000 **rame** diverso a L. 1.40. Cauzione L. 1680. Consegna a giorni 40.

25 settembre. — Tonn. 500 **litantrace** grasso per caldaie a L. 33. Cauzione L. 1650. Consegna a giorni 70.

R. Fonderia — Genova (23 settembre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **rame** in tre lotti:

1° lotto. — In verghe kg. 12,740 a L. 2. Cauz. L. 2548. Consegna a giorni 40;

2° lotto. — In verghe kg. 10,230 a L. 2 e kg. 1900 in filo sagomato a L. 2. Cauz. L. 3800. Consegna a giorni 40;

3° lotto. — In verghe kg. 3960 a L. 2. Cauz. L. 7920. Consegna a giorni 30.

Laboratorio Pirotecnico — Capua (24 settembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone** in due lotti:

1° lotto. — Kg. 10,000 in verghe a L. 2.20. Cauz. L. 2200. Consegna a giorni 40;

2° lotto. — Kg. 5000 in lamiera sottile a L. 1.70; Kg. 8000 in verghe a L. 1.80. Cauz. L. 2290. Consegna a giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Agosto 28	Settem. 4
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	537.50	541.50
» » Meridionali	»	709	717.75
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	357	357
» » Secondarie Sarde	»	276	278
» » Sicule	»	608	616
Buoni Ferrovie Meridionali	»	537.50	537.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	305.25	306
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	338	337
» » Gottardo 4 %	»	101	101.40
» » Mediterranee 4 0/0	»	511.50	510
» » Meridionali	»	327.50	326.50
» » Meridionali Austriache	»	409	403.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	320	319
» » » 2ª emiss. »		304	305
» » Pontebba	»	471.50	481
» » Sarde, serie *A*	»	312	317
» » » serie *B*	»	303	313
» » » 1879	»	315.50	315.50
» » Savona	»	347.50	325
» » Secondarie Sarde	»	453	459
» » Sicule 4 0/0 oro	»	491	494
» » Tirreno	»	483	488
» » Vittorio Emanuele	»	349	340

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Alti Forni e Acciaierie di Terni. — Dal 1° ottobre p. v. saranno rimborsate le obbligazioni 4 1[2 0[0 della serie *B*, e dal 1° gennaio 1898 quelle 5 0[0 della serie 7ª.

Ferrovie Nord-Milano. — Dal 1° gennaio 1898 saranno rimborsate in L. 500 le obbligazioni 4 1[2 e 4 0[0 state estratte il 21 agosto u. s.

8ª Estrazione obbligazioni 3ª serie.

Dal N. 19296 al N. 19300 Dal N. 20471 al N. 20475
» 21181 » 21185 » 25281 » 25285

2ª Estrazione obbligazioni 4 0[0.

Dal N. 01501 al N. 01505 Dal N. 13521 al N. 13525
» 01741 » 01745 » 13631 » 13635
» 02906 » 02910 » 14661 » 14665
» 06961 » 06965 » 14861 » 14865
» 07966 » 07970 » 16141 » 16145
» 10826 » 10830 » 18656 » 18660.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 23ª Decade — dall'11 al 20 Agosto 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	1,171,930.10	50,216.74	336,665.45	1,253,194.53	12,909.10	2,824,915.92	4,248
1896	1,221,631.09	49,202.22	324,727.13	1,086,911.88	12,850.75	2,695,323.07	
Differenze nel 1897	— 49,700.99	+ 1,014.52	+ 11,938.32	+ 166,282.65	+ 58.35	+ 129,592.85	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	23,803,352.31	1,196,660.54	7,131,275.94	28,065,744.12	243,834.94	60,440,867.85	4,248
1896	22,924,279.32	1,176,239.89	6,787,135.47	25,073,164.10	277,181,80	56,238,000.58	
Differenze nel 1897	+ 879,072.99	+ 20,420.65	+ 344,140.47	+ 2,992,580.02	— 33,346.86	+ 4,202,867.27	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	79,822.58	3,526.57	26,549 16	152,144 42	3,409.67	265,452.40	1,377
1896	97,618.05	4,066.70	22,310 30	102,618.99	1,383.26	227,997.30	
Differenze nel 1897	— 17,795.47	— 540.13	+ 4,238.86	+ 49,525.43	+ 2,026.41	+ 37,455.10	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	1,600,335.58	41,115.04	574,024.68	2,640,754.26	30,846.58	4,887,076.14	1,377
1896	1,535,285.75	39,956.03	500,342.78	2,205,853 39	32,382.71	4,313,820.66	
Differenze nel 1897	+ 65,049.83	+ 1,159.01	+ 73,681.90	+ 434,900.87	— 1,536.13	+ 573,255.48	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
549.40	519.70	+ 29.70	11,634.61	10,783.75	+ 850.86

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI LUGLIO 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	17,524.45	48,031.40	31,392.30	39,610.94	3,120.90	1,955.05	637.80	13,932.35	—
Piccola Velocità.	646.45	16,198.15	13,171.10	26,194.39	490.50	—	82.90	6,222.10	10,468.30
Totali	18,170.90	64,229.55	44,563.40	65,805.33	3,611.40	1,955.05	720.70	20,154.45	10,468.30

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

4ª Decade — Dal 1º al 10 Agosto 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	85,090.00	1,805.00	17,100.00	129,922.00	495.00	234,412.00	616.00	381.00
1896	81,452.00	1,631.00	14,145.00	104,841.00	602.00	202,671.00	616.00	329.00
Differenze nel 1897	+ 3,638.00	+ 174.00	+ 2,955.00	+ 25,081.00	— 107.00	+ 31,741.00	»	+ 52.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 AGOSTO 1897.				
1896-97	345,471.00	8,218.00	55,208.00	457,060.00	7,437.00	873,394.00	616.00	1,418.00
1895-96	357,889.00	6,471.00	46,364.00	399,298.00	7,664.00	817,686.00	616.00	1,327.00
Differenze nel 1897	— 12,418.00	+ 1,747.00	+ 8,844.00	+ 57,762.00	— 227.00	+ 55,708.00	»	+ 91.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	27,301.00	585.00	3,065.00	12,792.00	61.00	43,804.00	484.00	91.00
1896	31,514.00	542.00	2,992.00	15,325.00	88.00	50,461.00	484.00	104.00
Differenze nel 1897	— 4,213.00	+ 43.00	+ 73.00	— 2,533.00	— 27.00	— 6,657.00	»	— 13.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 AGOSTO 1897.				
1896-97	135,373.00	2,858.00	12,341.00	64,296.00	421.00	215,289.00	484.00	445.00
1895-96	140,802.00	2,607.00	13,503.00	73,449.00	458.00	230,319.00	484.00	477.00
Differenze nel 1897	— 5,429.00	+ 251.00	— 1,162.00	— 9,153.00	— 37.00	— 15,530.00	»	— 32.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	2,727.00	78.00	231.00	1,086.00	»	4,122.00	23.00	136.00
1896	2,655.00	98.00	214.00	813.00	»	3,780.00	23.00	121.00
Differenze nel 1897	+ 72.00	— 20.00	+ 17.00	+ 273.00	»	+ 342.00	»	+ 15.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 AGOSTO 1897.				
1896-97	11,013.00	864.00	827.00	3,089.00	»	15,793.00	23.00	687.00
1895-96	11,205.00	406.00	785.00	2,496.00	»	14,892.00	23.00	647.00
Differenze nel 1897	— 192.00	+ 458.00	+ 42.00	+ 593.00	»	+ 901.00	»	+ 40.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 80	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 65	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry. . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 48 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pentori Dirett.e propr. responsabile

ANNO XXX. Sabato, 11 Settembre 1897 NUM. 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIA DEL GOTTARDO

Venticinquesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1896, all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 giugno 1897.

(Traduzione del *Monitore*).

(Continuazione — Vedi Num. 26, 27, 29, 30, 31 e 34).

F. — SERVIZI AUSILIARI.

1. — *Officine.*

La cifra degli impiegati si è accresciuta di due agenti durante l'esercizio.

L'effettivo degli operai, ripartiti per categoria di mestieri, ha oscillato nei limiti seguenti:

Numero totale degli operai al 1° gennaio . . . 429
» » 31 dicembre . . 469

Il *massimo* di una fine di mese è stato di 470, il *minimum* 429.

Le officine centrali hanno riparato in tutto 144 locomotive, 653 vetture e 2138 carri.

Al 1° gennaio erano in riparazione: 20 locomotive, 25 vetture e 49 carri; al 31 dicembre 19 locomotive, 38 vetture e 42 carri.

Oltre a queste riparazioni del materiale rotabile, si eseguirono ancora diversi lavori, come confezione di pezzi di ricambio per locomotive, vetture e carri; adattamento del freno Westinghouse ad 8 locomotive; 13 furgoni a bagagli sono stati muniti di assi mobili e lo scartamento dei loro assi è stato aumentato.

Le *officine dei depositi* si sono principalmente occupate delle riparazioni correnti e della piccola manutenzione delle locomotive; inoltre hanno eseguito dei lavori di ogni genere per i diversi rami di servizio.

Il numero degli operai nelle officine dei depositi ammontava: il 1° gennaio a . . . 69
il 31 dicembre a . . . 69
ed ha oscillato durante l'anno tra 65 e 74.

2. — *Gazometri.*

Il gazometro di Bellinzona ha prodotto nel 1896 . . . . m^3.	32,571,000
di gaz; la provvigione al 1° gennaio 1896 era di . . . . m^3	274,000
Totale m^3	32,845,000

Nel 1896 il prezzo del gaz fu:
Per m^3 di gaz fabbricato, di fr. 1.37
» » utile, » 1.50.

Si impiegarono per la fabbricazione del gaz 66,493 kg. di materie prime; ogni 100 kg. hanno fornito 48.98 m^3 di gaz.

G. — STATO DEL PERSONALE.

	1896	1895
1. Amministrazione generale	155	154
2. Sorveglianza e mantenimento della linea	963	1002
3. Spedizione e movimento	941	881
4. Trazione	396	385
5. Officine	542	581
6. Gazometri	5	5
	3002	3008

RICAPITOLAZIONE.

1896.

Agenti dell'esercizio	1546,	cioè per chilom. di linea	5.81
Giornalieri	1456,	» » »	5.47
Totale	3002,	cioè per chilom. di linea	11.28

1895.

Agenti dell'esercizio	1504,	cioè per chilom. di linea	5.65
Giornalieri	1504,	» » »	5.65
Totale	3008,	cioè per chilom. di linea	11.30

III. — **Finanze.**

Dei fr. 15,000,000 del prestito 3 1|2 0|0, di cui non disponemmo in virtù della risoluzione dell'Assemblea generale, abbiamo, l'anno scorso, emesso successivamente una somma di fr. 6,000,000, per far fronte alle spese risultanti dall'esecuzione delle linee di accesso e versare la nostra

quota-parte al capitale di costruzione della nuova stazione di Lucerna, ed inoltre attribuito fr. 500,000, parte alle due Casse di soccorso in caso di malattia e parte al fondo di riserva. Salvo per l'allocazione menzionata, che è stata effettuata al valore nominale, il corso di rendita ha oscillato tra 101.25 e 101.50 netto.

BILANCIO ANNUALE.

Il *capitale-sovvenzioni*, di	fr. 119,000,000
ed il *capitale-azioni* di	fr. 50,000,000

non ha subito cambiamenti. In quanto al capitale-azioni, faremo notare che il secondo versamento di fr. 250 non è ancora effettuato per 3 azioni e che l'arretrato è di fr. 750. Presumendo che questo ultimo potrà essere incassato alla prossima distribuzione del dividendo, abbiamo rinunciato finora ad applicare a queste tre azioni le disposizioni statutarie. La somma in questione figura provvisoriamente all'attivo sotto la rubrica « Debitori diversi ».

Per ciò che concerne il *capitale-obbligazioni*, vi erano in circolazione alla fine del 1895 per fr.	99,690,000.—
di titoli del prestito 3 1/2 0/0, ai quali bisogna aggiungere i . . . . . »	6,500,000.—
menzionati più sopra, in totale dunque fr.	106,190,000.—
da cui si deducono . . . . . . »	320,000.—
rappresentanti le obbligazioni estratte e rimborsate il 30 settembre.	
Restano dunque in circolazione . fr.	105,870,000.—
La totalità dei capitali versati, sovvenzioni, azioni e obbligazioni, comportava dunque alla chiusura dell'esercizio . fr.	274,870,000.—
ai quali si aggiungono i fondi di costruzione formati dagli interessi dei capitali disponibili . . . . fr.	1,114,902.25
Totale dei capitali fr.	275,984,902.25

Per contro si *spesero:*

per la ferrovia e gli impianti fissi . . . fr.		229,323,685.67	
per materiale rotabile . . . . . . »		14,721,619.89	
per mobilio ed utensili . . . . . . »		2,381,871.46	
Totale per il conto di costruzione . . . fr.		246,427,177.02	
Per perdita di corso sulle azioni fr. 2,970,150.—			
Id. id. id. sulle obbligazioni, fine 1895 . . »	15,650,187.69		
Per perdite sulle costruzioni e sugli impianti . . »	42,363.89		
	fr. 18,662,701.58		
meno il rimborso pel 1896 previsto nel piano di ammortizzamento del prestito 3 1/2 0/0 e il benefizio realizzato sulla emissione di obbligazioni 3 1/2 0/0 nel 1896 »	403,628.—		18,259,073.58

Come pure per i lavori seguenti, incompiuti alla chiusura dell'esercizio:

Stazione di Lucerna fr.	2,249,100.—	
Diramazioni Lucerna-Immensee e Zoug Goldau . . »	12,688,488.76	
Secondo binario Fluelen-Erstfeld . . »	853,352.44	
Correzione del Ticino »	396,452.62	
Costruzioni diverse . »	352,125.46	16,539,519.28
	fr.	281,225,769.88

Il conto capitale si chiude così al 31 dicembre 1896 con un saldo passivo di fr.	5,240,867.63

In conformità degli articoli 9 *b.* e 13 della Legge federale 27 marzo 1896 sulla contabilità delle ferrovie, abbiamo aggiunto le perdite di corso sulle azioni, cioè fr. 2,970,150, alle *Spese da ammortizzare*, il quale ammontava così, alla fine del 1896, alla cifra di fr. 18,259,073.58.

La *situazione degli effetti e valori* comportava al 31 dicembre 1896 fr. 2,115,540.

Durante l'esercizio scorso, il *conto dei beni immobili* si è accresciuto: di fr. 31,018.60 dalla costruzione ad Erstfeld di due nuove case di abitazione; di fr. 16,823.80 per l'acquisto a Erstfeld di un terreno sul quale sarà costruita la nuova scuola, e di fr. 48,668.58 per la costruzione di un edifizio scolastico a Bellinzona.

Il *conto degli approvvigionamenti di materiali e di pezzi di riserva* comportava al 31 dicembre:

a) Conto dei materiali . . . . . fr.	2,691,471.89
b) Conto dei pezzi di riserva per locomotive, vetture e carri . . . »	663,203.51
fr.	3,354,675.40

Il primo di questi conti si è ridotto, in rapporto al 1895, di fr. 138,363.35 in seguito all'impiego per l'esecuzione del secondo binario Fluelen-Erstfeld, di materiale di superstruttura che si trovava approvvigionato alla fine del 1895, mentre che il secondo si è accresciuto di franchi 81,367.71.

Il conto *debitori diversi* contiene le posizioni seguenti:

1. Crediti verso Amministrazioni estere		fr. 104,506.97
2. Credito verso diversi conti di nostra Amministrazione:		
Anticipi alle stazioni ed a certe divisioni . . . . . fr.	31,933 —	
Arretrati degli uffici di merci . . . . . »	552,644.77	
Saldo dei conti « officine » e « gazometri » »	14,957.05	
Saldo del conto « approvvigionamenti delle derrate alimentari » »	36,315.91	
Ultimo versamento non effettuato sopra tre azioni della III emissione . . . . . »	750 —	
		» 636,600.73
		fr. 741,107.70

(*Continua*).

REGOLAMENTO
PER L'ESERCIZIO E LA SORVEGLIANZA DELLE CALDAIE E DEI RECIPIENTI DI VAPORE

(*Continuazione* — *V. N. 36*).

VII. — **Certificato di prova.** — Art. 28. Dopo la prova, viene trascritto sopra apposito libretto un certificato comprovante l'esito della prova subita dalla caldaia.

Tale certificato deve contenere il nome e la sede dell'officina di costruzione della caldaia, il nome e cognome dell'utente, la descrizione della caldaia e dei suoi accessorii, coll'indicazione dei pesi e dei bracci di leva delle valvole, o di altri congegni ad esse inerenti.

Art. 29. Una copia del certificato è trasmessa dal perito che ha conseguito la prova, entro 15 giorni, alla Prefettura o Sotto-Prefettura insieme alla distinta delle competenze.

La Prefettura o Sotto-Prefettura liquida le competenze e invia il certificato all'ingegnere delle miniere.

Art. 30. Il libretto di cui all'art. 28 deve essere conforme al modello stabilito dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e contenere dei fogli in bianco per la registrazione delle visite e prove successive. Il libretto dovrà conservarsi sempre nel locale della caldaia ed essere dato in consegna a chi ha la responsabilità della condotta della caldaia stessa.

Nello stesso locale sarà affisso un estratto delle disposizioni del presente Regolamento riguardanti gli obblighi degli utenti e del conduttore della caldaia.

VIII. — **Visite periodiche e riprove.** — Art. 31. Le visite periodiche sono esterne ed interne.

La visita esterna consiste nell'esame accurato del modo di funzionare della caldaia e dei suoi accessori.

Una prima visita esterna si deve fare per ogni caldaia nuova o restaurata dopo la prova idraulica.

Le visite esterne successive saranno fatte ad intervalli non maggiori di due anni, ed ordinate, con o senza preavviso, dal Prefetto o Sotto-Prefetto di propria iniziativa, oppure su proposta dell'ingegnere delle miniere od anche su domanda dell'utente.

Art. 32. La visita interna ha per iscopo di verificare lo stato delle pareti della caldaia e della chiodatura, la presenza e natura dei depositi, lo stato dei condotti del fumo, delle tubature e degli altri accessori che non si possono visitare durante il funzionamento della caldaia.

La prima visita interna avrà luogo entro quattro anni dalla prima prova a freddo, e le successive saranno fatte ad intervalli non maggiori di quattro anni. Tali visite saranno ordinate, con preavviso all'utente, dal Prefetto o Sotto-Prefetto, di propria iniziativa, oppure su proposta dell'ingegnere delle miniere od anche su domanda dell'utente stesso.

Art. 33. In occasione della visita interna potrà essere, su dichiarazione espressa del perito, riconosciuta necessaria ed eseguita una nuova prova idraulica.

Si procederà in caso ad una riprova entro otto anni dalla data della prova idraulica precedente.

Le riprove idrauliche verranno eseguite ad una pressione uguale ad una volta e un quarto la pressione massima effettiva di lavoro; per le caldaie lavoranti al di sopra di 10 atmosfere la riprova idraulica sarà fatta ad una pressione che superi di atmosfere 2 e mezza quella normale.

Art. 34. Il verbale sul risultato di ciascheduna visita, sia interna, sia esterna, e delle riprove, sarà inserito nel libretto di cui all'art. 28.

Su di esso verbale si noteranno altresì tutte le riparazioni o modificazioni arrecate alla caldaia e quelle del manometro campione, la quale differenza non dovrà, in alcun caso, essere maggiore di mezza atmosfera (mezzo chilogramma).

Il verbale di visita, colle indicazioni di cui sopra, sarà, a cura del perito, trasmesso in copia alla Prefettura o Sotto-Prefettura insieme alla distinta delle competenze. La Prefettura o Sotto-Prefettura liquida le competenze e manda il verbale suddetto all'ingegnere delle miniere.

La trasmissione del verbale di visita alla Prefettura o Sotto-Prefettura sarà fatta dal perito nei casi ordinari entro 15 giorni, e sarà fatta d'urgenza nei casi di infrazione a disposizioni regolamentari, oppure quando occorre qualche provvedimento immediato nell'interesse della sicurezza.

Art. 35. Per le visite, di cui agli articoli 31, 32 e 33, quando siano preavvisate, l'utente ha l'obbligo di fare presso la Prefettura o la Sotto-Prefettura un deposito in danaro equivalente alla retribuzione dovuta al perito.

Per le visite non preavvisate, la nota delle spese è resa esecutoria dal Prefetto o Sotto-Prefetto, sentito l'interessato, ed è rimessa all'esattore, che ne fa la riscossione nelle forme e coi privilegi fiscali determinati dalle leggi.

IX. — **Retribuzioni.** — Art. 36. Le retribuzioni dovute al perito per le prove e visite sono stabilite come appresso:

Per la prova a freddo e visita interna:

a) Di una caldaia generatrice di vapore fissa o semifissa . . . . L. 24

b) Di una locomobile . . . . » 18

c) Di un recipiente di elaborazione . . . » 12

Per ogni visita esterna di una caldaia fissa o semifissa o di una locomobile . . . . » 6

Per le caldaie fisse o semifisse aventi meno di 3 metri quadrati di superficie di riscaldamento la retribuzione per la prova e visita interna sarà diminuita di 4 lire; per le caldaie stesse aventi più di 50 metri quadrati di superficie la retribuzione sarà accresciuta di 6 lire.

Per i recipienti di capacità inferiore ad un metro cubo la retribuzione per la prova e visita interna sarà diminuita di 4 lire; per i recipienti di capacità superiore a 5 metri cubi la retribuzione sarà accresciuta di lire 6.

Art. 37. Nelle retribuzioni sopradette sono comprese le spese per punzoni e stampati di cui il perito dovrà provvedersi.

Spetta al proprietario l'acquisto del libretto matricolare e del bollo di prova da applicarsi alla caldaia.

Art. 38. Quando il perito debba per le prove e visite recarsi fuori di residenza, gli competeranno inoltre le spese di viaggio consistenti in un biglietto di prima classe, pel percorso su ferrovie, e una indennità chilometrica di 35 centesimi a chilometro pel percorso su strade ordinarie.

Queste indennità non potranno in alcun caso eccedere quelle che gli competerebbero partendo dal luogo designato come domicilio legale, di cui all'art. 5.

Quando il perito sia obbligato a pernottare fuori di residenza, avrà diritto ad una indennità di pernottazione di lire 5.

Queste spese saranno sostenute dall'utente della caldaia. Esse saranno computate una volta sola e ripartite fra i vari utenti quando il perito siasi, con una sola gita, recato fuori di residenza a visitare più caldaie esistenti in uno stesso Comune.

Art. 39. La mano d'opera e il materiale, come pompe e quanto altro possa occorrere per la prova o la visita, escluso il manometro campione, di cui all'art. 5, saranno forniti dal proprietario della caldaia.

Il perito che, su richiesta dell'utente, provvederà la pompa avrà diritto ad una indennità speciale di lire 2 per ogni caldaia che abbia subito la prova a freddo o la visita periodica interna con riprova. Inoltre avrà diritto, in ogni caso, al rimborso delle spese di trasporto. Queste saranno ripartite fra i vari utenti nel caso previsto dall'articolo precedente, ultimo alinea.

Quando trattisi di visita interno, l'utente dovrà, d'accordo col perito, far trovare, pel giorno fissato, la caldaia fredda e pulita dalle incrostazioni e dalla fuliggine.

Art. 40. Qualora la visita o la prova non possa essere effettuata per negligenza dell'utente, debitamente preavvisato, il perito avrà diritto al rimborso delle spese di cui all'art. 38 e ad un compenso di lire 6. (*Continua*).

LE FERROVIE DEL MONDO

Sviluppo della rete ferroviaria del mondo, dalla fine dell'anno 1891 alla fine del 1895 e proporzione della lunghezza delle linee alla superficie ed alla popolazione di ciascun paese (*).

Numero d'ordine	PAESI	LUNGHEZZA ESERCITATA AL 31 DICEMBRE DELL'ANNO 1891	1892	1893	1894	1895	AUMENTO NEL QUINQUENNIO 1891-95 Totale	Per cento	Superficie (chilometri quadrati)	Migliaia di abitanti	Lunghezza esercitata per 100 chilom. quad.	per 10,000 abitanti
	I. — *Europa.*	CHILOMETRI					CHILOMETRI		CIFRE ROTONDE			
1	Germania: Prussia	25,801	26,187	26,505	26,858	27,284	1,483	5.7	348,400	31,850	7.8	8.5
	Baviera	5,659	5,787	5,883	5,979	6,120	461	8.1	75,900	5,797	8.0	10.5
	Sassonia	2,499	2,549	2,618	2,627	2,685	186	7.4	15,000	3,787	17.9	7.0
	Wurtemberg	1,532	1,557	1,581	1,595	1,597	65	4.2	19,500	2,081	8.1	7.7
	Baden	1,583	1,609	1,678	1,713	1,803	220	13.8	15,000	1,725	11.9	10.4
	Alsazia Lorena	1,570	1,618	1,623	1,623	1,723	153	9.7	14,500	1,641	11.8	10.5
	Altri Stati	4,780	4,870	4,954	5,067	5,201	421	8.8	52,100	5,370	9.9	9.6
	Totale per la Germania	43,424	44,177	44,842	45,462	46,413	2,989	6.8	540,500	52,251	8.5	8.8
2	Austria e Ungheria (compresa la Bosnia)	28,066	28,425	29,160	30,038	30,046	1,980	7.0	676,700	44,448	4.4	6.9
3	Gran Bretagna e Irlanda	32,487	32,703	33,219	33,641	33,648	1,161	3.5	314,600	38,343	10.7	8.6
4	Francia	37,723	38,423	39,357	39,979	40,199	2,476	6.4	536,400	38,343	7.5	10.4
5	Russia e Finlandia	31,071	31,645	33,478	35,560	37,746	6,675	21.4	5,390,000	102,649	0.7	3.6
6	Italia	13,139	13,673	14,184	14,626	14,944	1,805	13.7	286,600	31,234	5.1	4.7
7	Belgio	5,307	5,343	5,473	5,545	5,545	238	4.5	29,500	6,411	18.8	8.7
8	Paesi Bassi e Lussemburgo	3,079	3,079	3,096	3,102	3,102	23	0.7	35,600	5,008	8.7	6.2
9	Svizzera	3,279	3,350	3,415	3,477	3,495	216	6.6	41,400	2,974	8.4	11.7
10	Spagna	10,255	10,874	11,435	12,147	12,147	1,892	18.3	514,000	17,974	2.4	6.9
11	Portogallo	2,293	2,293	2,340	2,340	2,340	47	2.0	92,600	5,102	2.5	4.6
12	Danimarca	2,008	2,087	2,195	2,267	2,267	259	12.5	39,400	2,300	5.8	9.8
13	Norvegia	1,562	1,562	1,611	1,726	1,795	233	11.9	322,300	2,000	0.5	8.6
14	Svezia	8,279	8,461	8,782	9,234	9,755	1,476	17.7	450,600	4,919	2.1	19.8
15	Serbia	540	540	540	540	540	»	»	48,600	2,314	1.1	2.3
16	Rumania	2,489	2,557	2,573	2,581	2,604	115	4.6	131,000	5,406	1.9	4.8
17	Grecia	915	915	915	915	918	3	0.3	65,100	2,217	1.4	4.1
18	Turchia d'Europa, Bulgaria e Rumelia	1,769	1,818	1,818	2,010	2,285	516	28.1	272,500	9,000	0.7	2.5
19	Malta, Jersy, Man	110	110	110	110	110	»	»	1,100	325	»	»
	Totale per l'Europa	227,795	232,035	238,543	245,300	249,899	22,104	9.2	9,788,500	374,341	2.5	6.6
	II. — *Asia.*											
20	Indie Inglesi	27,713	28,494	29,606	30,220	31,226	3,513	12.6	5,143,100	290,593	0.6	1.0
21	Ceylan	308	308	308	436	478	170	56.6	65,700	3,175	0.7	1.5
22	Asia Minore	978	1,591	1,667	1,770	1,770	792	80.9	1,778,200	15,478	0.1	1.1
23	Trancaspiana	1,433	1,433	1,433	1,433	1,433	»	»	554,900	700	0.3	20.5
24	Siberia	»	»	108	1,618	1,753	1,753	»	12,518,500	4,783	»	3.6
25	Persia	54	54	54	54	54	»	»	1,645,000	9,000	»	»
26	Indie Neerlandesi	1,541	1,720	1,863	1,950	2,076	535	35.6	599,000	27,172	0.3	0.7
27	Giappone	2,773	3,020	3,247	3,600	3,600	827	29.5	417,000	41,050	0.8	0.8
28	Indie Portoghesi	82	82	82	82	82	»	»	3,700	572	2.2	1.4
29	Malesia	140	140	140	140	140	»	»	86,200	719	0.2	2.0
30	China	200	200	200	200	200	»	»	11,115,600	360,250	»	»
31	Siam	»	»	26	144	144	144	»	633,000	5,000	»	»
32	Cocincina, Pondichèri, Tonchino e Malacca	219	229	261	323	323	104	47.7	»	»	»	»
	Totale per l'Asia	35,441	37,271	38,995	41,970	43,279	7,838	22.1	»	»	»	»

(*) Dall'*Archiv fur Eisenbahnwesen* togliamo questi dati statistici importanti e, sopratutto, assai precisi, i quali serviranno a rettificare le molte e spesso errate notizie che si leggono in giornali, talvolta anche tecnici, intorno alla situazione ferroviaria del mondo.

Numero d'ordine	PAESI	LUNGHEZZA ESERCITATA AL 31 DICEMBRE DELL'ANNO 1891	1892	1893	1894	1895	AUMENTO NEL QUINQUENNIO 1891-95 Totale	Per cento	Superficie (chilometri quadrati)	Migliaia di abitanti	Lunghezza esercitata per 100 chilom. quad.	per 10,000 abitanti
	III. — **America.**	CHILOMETRI					CHILOMETRI		CIFRE ROTONDE			
33	Stati Uniti d'America.	274,551	281,228	286,183	288,460	292,431	17,880	6.5	7,752,800	68,275	3.7	42.8
34	Canadà	22,540	23,472	24,650	25,371	25,371	2,831	12.5	8,952,000	4,942	0.3	51.4
35	Terranova	180	386	475	595	750	570	316.6	108.800	207	0.7	37.5
36	Messico	10,515	11,081	11,057	11,249	11,469	954	9.0	1,947,300	12,323	0.6	9 3
37	America Centr. (Guatemala Salvador, Costa Rica, Nicaragua, Honduras).	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	»	»	449,600	3,248	0.2	3.1
38	Stati Uniti della Colombia.	388	420	420	452	452	64	16.4	1,203,100	3,920	0.0	1.2
39	Cuba	1,731	1,731	1,731	1,731	1,731	»	»	118,800	1,632	1 5	10.6
40	Venezuela	800	800	950	1,020	1,020	220	27.5	1,043,900	2,314	0.1	4.4
41	Repubblica Domenicana.	115	115	115	115	115	»	»	48,600	504	0 2	2.3
42	Brasile (Stati Uniti del)	10,281	11,477	12,000	12,064	12,064	1,783	17.3	8,361,400	16,330	0.1	7.3
43	Repubblica Argentina.	12,353	12,994	13,450	13,961	14,312	1,959	15.7	2,894,300	4,531	0.5	31.5
44	Paraguay.	253	253	253	253	253	»	»	253,100	480	0.1	5.2
45	Uruguay	1,595	1,700	1,800	1 800	1,800	205	12.8	178,700	825	1.0	21.9
46	Chilì	3,100	3,100	3,100	3,166	3,166	66	2.1	776,000	3,413	0.4	9.3
47	Perù	1,667	1,667	1,667	1,667	1,667	»	»	1,137,000	2,980	0.1	5.6
48	Bolivia	400	920	955	1,000	1,000	600	150.0	1,334,200	2,443	0.1	4.1
49	Equatore	300	300	300	300	300	»	»	299,600	1,505	0.1	2.0
50	Guiana Inglese	35	35	35	35	35	»	»	229,600	271	»	1.3
51	Giamaica, Barbada, Trinità, Martinica, Porto-Rico, ecc.	526	535	710	736	750	224	42.1	»	»	»	»
	Totale per l'America	342.330	353,214	360,842	364,975	369,686	27,356	7.9	»	»	»	»
	IV. — **Africa.**											
52	Egitto	1,547	1,617	1,739	2,027	2,027	480	31.0	994,300	6,848	0.2	3.0
53	Algeria e Tunisi	3,149	3,193	3,193	3,266	3,301	152	4 8	897,400	5,675	0.3	5.8
54	Colonie del Capo	8,326	3,926	3,927	3,927	3,928	602	18.1	583,400	1,711	0.7	22.9
55	Natale	550	643	643	643	646	96	17.4	42,900	544	1.5	11.9
56	Repubblica Sud-Africana.	201	312	677	990	991	790	393.0	326,700	837	0.3	11.9
57	Orange	795	900	1,000	1,000	1,000	241	31.7	131,100	208	0.8	48.1
58	Maurizio, Riunione, Senegal, Angola, Mozambico.	964	1,080	1,200	1,250	1,250	286	29.6	»	»	»	»
	Totale per l'Africa.	10.496	11,671	12,379	13,103	13,103	2,647	12.7	»	»	»	»
	V. — **Australia.**											
59	Nuova Zelanda	3,232	3,232	3,381	3,478	3,528	296	9.1	270,600	686	1.3	51.8
60	Vittoria	4,501	4,699	4.787	4,943	5,020	519	11.5	227,600	1,170	2 2	42 9
61	Nuova Galles del Sud	3,641	3,862	4,097	4,200	4,208	567	15.5	805,700	1,251	0.5	33.6
62	Australia meridionale	2,928	2,933	2.933	3,026	3,038	110	3.7	2 340,600	352	0.1	86.0
63	Queesland	3,706	3,786	3,828	3,828	3,828	122	3.2	1,731,700	445	0.2	86.0
64	Tasmania.	683	752	752	763	763	80	11.7	67,900	158	1.1	48.3
65	Australia occidentale	1,048	1,048	1,331	1,850	1,850	802	76.5	2,745,400	82	0.1	225.6
66	Hawai.	90	90	90	114	114	24	26.7	16,900	100	0.7	11.4
	Totale per l'Australia.	19,829	20,402	21,199	22,202	22.349	2,520	12.7	8,206,100	4.253	0.2	52.5
	RICAPITOLAZIONE.											
I	Europa	227,975	232,035	298,543	245,300	249,899	22,104	9.2	9,788,500	374,341	2.5	6.6
II	Asia	342,330	353,214	360,842	364,975	369,686	27,356	7.9	»	»	»	»
III	America	35,441	27,271	38,995	41,940	43,279	7,838	22.1	»	»	»	»
IV	Africa.	10,196	11,671	12,379	13.103	13,143	2,647	25.2	»	»	»	»
V	Australia.	19,829	20,402	21,199	22,202	22,349	2,520	12.7	8,206,100	4,253	0.2	52.5
	Totale per tutto il mondo.	635,891	654,593	671,958	687,559	698,356	62,465	9.8	»	»	»	»

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

RESOCONTO DELLA CASSA PENSIONI

per l'anno 1896 (7° dell'istituzione)

Relazione del Comitato d'Amministrazione.

Signori,

Provvedimenti finanziari a favore degli Istituti di Previdenza. — Fin dallo scorso anno, vi abbiamo accennato ad un disegno di legge, mediante il quale il Governo avrebbe fatto riscuotere e versare a favore delle Casse Pensioni e Soccorso i proventi di alcune tasse di trasporto; ma tale disegno di legge, che fu approvato dalla Camera dei Deputati nella seduta dei 20 dicembre 1896, per la chiusura della Sessione dapprima, e poi della Legislatura, non ha potuto essere discusso dal Senato.

Altro consimile disegno di legge fu testè presentato alla Camera dei Deputati, e noi facciamo voti perchè il Parlamento abbia ad approvarlo al più presto possibile, avviando così alla soluzione di un problema assai complesso, qual è quello della sistemazione definitiva degli Istituti di previdenza ferroviari. Ed è con questi voti che abbiamo l'onore di presentarvi il resoconto finanziario di questa Cassa Pensioni per l'anno 1896.

Conversione di debiti dello Stato in rendita 4.50 0|0. — Colle leggi 22 luglio 1894 e 8 agosto 1895, venne data facoltà al Ministero del Tesoro di accettare in cambio le rendite di determinati titoli redimibili contro rendita fruttante il 4 1|2 0|0, esente da ritenute per qualsiasi imposta presente e futura.

La Commissione di finanza ha studiato attentamente la questione per vedere se vi sarebbe stata la convenienza per la Cassa Pensioni di valersi di tale disposizione di legge per quelli fra i suoi titoli redimibili ammessi alla conversione, ed all'uopo ebbe a rassegnare al Comitato un particolareggiato rapporto, nel quale, mettendo in rilievo i vantaggi ed i danni, immediati o probabili, cui si sarebbe andati incontro colla conversione, conchiudeva col proporre di soprassedere pel momento; ciò che il Comitato ha deliberato, riservandosi per altro di riprendere in esame la questione.

Vendita delle obbligazioni Südbahn ed acquisto rendita italiana 4.50 0|0. — È noto che, colla legge n. 76 dei 26 marzo 1896, lo Stato fu autorizzato a procurarsi, con emissione di titoli del consolidato 4 1|2 0|0 netto, una somma non superiore a 140 milioni di lire per coprire altrettanta spesa da ripartirsi fra i bilanci dei Ministeri della Guerra e della Marina per gli esercizi 1895-96 e 1896-97. Il Comitato, visto il prezzo cui si sarebbero potuto vendere le obbligazioni della Südbahn, possedute dalla Cassa Pensioni, e quello cui si sarebbe potuto acquistare il consolidato 4 1|2 0,0, ebbe a riscontrare la convenienza di vendere le obbligazioni e di reimpiegare il ricavo nel detto consolidato 4 1|2 0|0, ed avendo perciò deliberata l'operazione, si vendettero 16,633 obbligazioni, con godimento dal 1° gennaio 1896, al prezzo di L. 374 ciascuna, e 3304 con godimento dal 1° aprile successivo, al prezzo di L. 370.75 ciascuna, ricavandosi complessivamente l'importo di L. 7,445,700, di cui L. 7,445,615 furono impiegate nell'acquisto di lire 340,155 di consolidato 4 1|2 0|0 netto, godimento 1° aprile 1896, al prezzo di L. 98.50; di guisa che il Sodalizio, per effetto di tale operazione, viene a ricavare un maggior reddito annuo netto di circa L. 42,000, pur tenuto conto dell'utile dell'ammortamento sulle obbligazioni. E con ciò resta anche spiegato l'aumento di capitale di L. 1,115,754.26, che troverete nel quadro allegato I, aumento dovuto alla differenza tra il prezzo ottenuto dalla vendita delle obbligazioni e il prezzo di carico loro assegnato dalla Commissione del reparto provvisorio dei capitali delle cessate Casse Pensioni.

Tassa d'assicurazione. — Nel citato quadro troverete che nell'anno 1896 si spese la somma di L. 15,658.03 per la tassa d'assicurazione, mentre nel precedente anno 1895 ammontò a sole L. 4585.50. Tale aumento è dovuto a ciò che, in seguito alla legge 8 agosto 1895, la tassa in parola venne, a cominciare dal 1° gennaio successivo, elevata da L. 0.30 a L. 1 per ogni 100 lire di ritenute fatte ai compartecipanti.

Verificazione del fondo della Cassa Pensioni. — Anche nel 1986 i Sindaci della Società, col concorso del Presidente del Comitato e del Ragioniere centrale, hanno più volte proceduto alla verificazione dei titoli di valore e delle altre attività costituenti il fondo del Sodalizio e quello speciale, tuttora indiviso, destinato a colmare i disavanzi degli Istituti di previdenza ferroviari; e sempre fu accertata la perfetta corrispondenza fra l'effettiva consistenza patrimoniale e le risultanze delle scritture contabili, come venne fatto constare da regolari verbali all'uopo redatti, di cui una copia si conserva negli Atti della Cassa Pensioni.

Movimento dei compartecipanti in attività di servizio. — I compartecipanti al 31 dicembre 1895 erano . . N. 21,829
Durante l'anno 1896 ne furono ammessi . » 430

Totale . . . N. 22,259

e se ne eliminarono:

per morte	N. 204	
» dimissioni e destituzioni. .	» 50	» 679
» collocamenti in quiescenza .	» 425	

di modo che i compartecipanti al 31 dicembre 1896 si ridussero a . . . . N. 21,580

Come vedesi, il numero dei compartecipanti va gradatamente scemando, e ciò è dovuto al fatto che alcune categorie di personale, che una volta erano ammessi alla Cassa Pensioni, ora invece sono inscritte al Consorzio di Mutuo Soccorso. Questa diminuzione andrà poi maggiormente accentuandosi quando, una volta approvato il disegno di legge per i provvedimenti a favore degli Istituti di previdenza, verranno chiuse definitivamente le nuove ammissioni al Sodalizio.

Movimento dei pensionati. — Le pensioni inscritte in bilancio al 31 dicembre 1895 erano N. 5,680 per L. 3,966,757.91

Durante l'anno 1896 si ebbero le seguenti variazioni specificate nel quadro allegato III:

Pensioni liquidate . .	N.	707	» »	651,384.13
Aumenti di pensione .	»	—	» »	1,589. »
Sommano. . . .	N.	6387	per L.	4,619,731.04
Pensioni cessate . . .	»	257	» »	202,248. »
Diminuzioni di pensioni	»	—	» »	6,681. »
Pensioni inscritte in bilancio al 31 dicembre 1896 . .	N.	6130	per L.	4,410,802.04

Risultati finanziari. — Il fondo pensioni alli 31 dicembre 1895 era di . . . . L. 58,379,090.38

Entrate dell'anno 1896 L. 5,964,002.98
Spese . . . . . » 4,344,964.70

Rimanenza attiva dell'anno 1896. . L. 1,619,038.28

alle quali, aggiungendo l'aumento del capitale in seguito alla vendita delle obbligazioni 3 0|0 del Sud dell'Austria (V. alleg. I) L. 1,115,754.26

Meno la quota posta a carico della Cassa Pensioni Mediterranea in seguito alla liquidazione annuale di sopravvenienze attive e passive delle cessate Casse . . L. 129.33

» 1,115,624.93

Si ha il fondo pensioni, alli 31 dicembre 1896, in . . . . L. 61,113,753.59

Esponiamo nello specchietto seguente i principali risultati del periodo 1890-96.

Anno	NUMERO MEDIO dei compartecipanti	NUMERO MEDIO delle pensioni in corso	ENTRATE	SPESE	AVANZO netto d'ogni anno	FONDO esistente alla fine d'ogni anno	Per ogni 100 lire di entrate se ne spesero
1890	22,304	3,481	5,528,116.15	2,071,817.56	3,456,298.59	45,744,031.68	37.49
1891	22,506	3,883	5,601,324.28	2,427,616.92	3,173,707.36	48,917,739.04	43.34
1892	22,405	4,387	5,727,257.08	2,969,759.80	2,757,497.28	51,675,236.32	51.87
1893	22,205	4,809	5,786,716.55	3,319,323.20	2,467,393.35	54,142,629.67	57.36
1894	22,008	5,145	5,844,605.59	3,593,116.80	2,251,488.79	56,394,118.46	61.47
1895	21,895	5,489	5,858,639.24	3,873,667.32	1,984,971.92	58,379,090.38	66.13
1896	21,705	5,905	5,964,002.98	4,345,094.03	1,618,908.95	(*)61,113,753.59	72.86

(*) Comprese le L. 1,115,754.26 riguardanti l'aumento di capitale in seguito alla vendita delle Obbligazioni 3 0|0 del Sud dell'Austria.

Riscatto di servizi agli effetti della pensione. — Durante l'anno 1896, 14 compartecipanti chiesero ed ottennero il riscatto di servizi militari e ferroviari. Di essi, 5 pagarono il rispettivo loro debito in una sola volta, con un versamento complessivo di L. 5157.52; gli altri 9 si assoggettarono a ritenute supplementari sullo stipendio per estinguere ratealmente il loro debito montante a complessive L. 5093.53.

Fondo speciale per colmare i disavanzi delle Casse Pensioni e di Soccorso. — Nell'esercizio finanziario 1895-96 della Rete Mediterranea, essendosi verificato un prodotto lordo ultrainiziale di L. 3,448,756.61, ne fu assegnato il 2 0|0, pari a L. 68,975.13, al fondo speciale di cui contro, giusta il disposto dell'articolo 35 del capitolato annesso alla Legge 27 aprile 1885. Siccome però detto importo fu versato soltanto nel corrente anno, così durante il 1896 il fondo in parola si è accresciuto solamente dei relativi interessi prodottisi nell'anno, come risulta dal quadro allegato IV.

Milano, li 5 giugno 1897.

Per il Comitato della Cassa Pensioni
Il Presidente A. Villa.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
del *MONITORE*

Ferrovia Foggia-Potenza.

(*Apertura del tronco Rionero-Potenza*).

Il 30 agosto u. s. ebbe luogo la visita di ricognizione di questo tronco per parte di una Commissione composta dei signori: comm. Parvopassu, Ingegnere-Direttore dei lavori; comm. Lanino, Direttore dei trasporti; commendatore Nicolasi, Ingegnere-Capo Circolo Governativo; cavaliere Neri, Ingegnere-Capo-Sezione; cav. Fasolini, Ingegnere-Capo Movimento, e molti Ispettori.

Come abbiamo preannunziato nel n. 31, l'apertura di questo tronco avrà luogo nella seconda quindicina del corrente mese. Esso ha una lunghezza di km. 43.645; ha sei stazioni, costruite in modo da soddisfare a tutte le moderne esigenze igieniche. Esse sono: Forenza, Castello, Lagopesole, Pietragalla, Avigliano, Potenza Superiore, tutte situate in campagna e senza strade di accessi.

I paesi omonimi sono relativamente lontani. I Comuni rispettivi sono stati invitati a costruire le strade: essi hanno aderito, a condizione però che lo Stato concorra nella spesa. Si prevede quindi che il nuovo tronco, fino a quando non si costruiranno le strade di accesso, sarà assolutamente passivo.

La stazione di Potenza Superiore, con la quale il tronco si allaccia e che oggi appartiene alla Mediterranea, diventerà stazione comune colle due amministrazioni.

Lungo il tronco vi sono trenta gallerie. Quella cosidetta « Apennino » è di km. 3.300; altre sei di circa 2 chilometri.

Vi hanno poi molte e notevoli opere d'arte, che onorano certamente gli Ingegneri-Direttori. Vi sono ponti, cavalcavie, viadotti, scarpate a muro, ecc.

Ci piace quindi, a titolo di lode, far menzione degli Ingegneri che hanno diretto i lavori. Da Rionero al chilometro 40 il cav. ing. Zabi, Capo-Sezione. Dal km. 40 alla metà della galleria Quattrocchi l'ing. Nazzari Giuseppe. Dalla metà della Quattrocchi alla metà della galleria Pietracolpi a Potenza Inferiore l'ing. Magliola, tutti appartenenti alla Direzione dei Lavori.

Il tronco attraversa parecchie volte il fiume Tiera e diversi torrenti.

><

Treni direttissimi Milano-Roma, via Parma-Sarzana.

Come abbiamo annunciato sino dal 28 agosto, da questa sera sarà iniziata fra Milano-Roma e viceversa, via Parma-Sarzana, l'attivazione di due treni direttissimi, i quali, in relazione all'orario ferroviario, assumeranno i numeri 63 e 64.

Tali treni direttissimi saranno composti, oltre che del bagagliaio, di un *cours Wagen* e di carrozze di prima e seconda classe illuminate a luce elettrica, come è già in uso per altri treni della Mediterranea.

Fra Milano e Parma i nuovi treni saranno effettuati con locomotive e personale della Rete Adriatica, e fra Parma e Roma con locomotive e personale della Rete Mediterranea.

L'orario di questi treni è il seguente: partenza da Milano ore 21.25, arrivo a Roma ore 8.50; partenza da Roma ore 20.50, arrivo a Milano ore 8.40.

Pel passaggio dal vecchio al nuovo orario furono dati pei treni viaggiatori le seguenti norme;

Il treno 3, il direttissimo 63 ed il treno 67 (che so-

stituirà l'attuale 63 fra Milano e Novi), partiranno rispettivamente da Torino e da Milano col nuovo orario la sera dell'11 andante.

Nella sera stessa i treni 3 e 67 si fonderanno a Novi.

Il treno 43 assumerà il nuovo orario la sera dell'11 andante, in partenza da Savona.

Il treno merci con viaggiatori 1426 assumerà il nuovo orario la sera dell'11 predetto, in partenza da Piacenza.

Il direttissimo 64, in partenza da Roma la sera dell'11 corrente, giunto a Sarzana, proseguirà per S. Stefano di Magra e Parma.

Nella notte dall'11 al 12 corrente il treno 2 assumerà il nuovo orario in stazione di Moneglia ed il treno 4 in quella di Orciano.

Dai nuovi treni sono esclusi, per qualunque percorso, i detentori di biglietti di andata-ritorno, a serie e di viaggio circolare; vi saranno ammessi invece i senatori e deputati ed i possessori di biglietti di abbonamento comprendenti l'intera linea Milano-Roma (via Parma-Sarzana), nonchè i viaggiatori isolati a tariffa ridotta muniti di biglietto per l'intero percorso Milano-Roma o viceversa.

><

Attivazione dell'esercizio col sistema di Blocco sul tronco Milano Centrale-Bivio Acquabella-Rogoredo nei due sensi di marcia dei treni.

A partire dal treno 381 R. M. del 15 corrente verrà attivato l'esercizio col sistema di blocco per regolare la marcia di tutti i treni tanto Mediterranei che Adriatici, sia in arrivo che in partenza fra Milano Centrale, Bivio Acquabella e Rogoredo. Contemporaneamente, a cura della Società per l'esercizio della Rete Adriatica, verrà pure attivato l'esercizio col sistema di blocco per i treni Adriatici in partenza da Limito e diretti verso il Bivio Acquabella. Inoltre si attiverà un nuovo segnalamento a protezione della stazione di Rogoredo verso Pavia e verso Piacenza.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Riccione, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 5100;

2. La proposta per l'impianto di un binario per il carico e lo scarico diretto delle merci alla stazione di Faenza, lungo la linea da *Bologna ad Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 10,520, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

3. La proposta modificata relativa all'impianto di un dischetto-fanale a ciascuno dei deviatoi N. 9, 13, 14 della stazione di Zollino, nella linea da *Zollino a Gallipoli;*

4. La proposta relativa al rifacimento in acciaio di chilometri 15.912 di binario attualmente armato con rotaie di ferro, di tipo meridionale, fra i chilom. 6.596 e 10.174, e fra i chilometri 40.431.04 e 52.695.04 della linea *Bari-Taranto*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere, escluso il valore del materiale metallico di armamento, ascende a L. 111,000;

5. La proposta per provvedere alla sostituzione di una piattaforma del diametro di m. 15 all'attuale piattaforma del diametro di m. 12.80, nella stazione di Piacenza, lungo la ferrovia *Milano-Piacenza*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 14,200;

6. La proposta per l'impianto del terzo binario e per alcune modificazioni ed aggiunte ai binari esistenti nella stazione di Tagliacozzo, lungo la ferrovia da *Roma a Solmona*, con annesso preventivo di L. 18,200, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

7. La proposta dei lavori occorrenti per il prolungamento del binario d'incrocio, nonchè per la rettifica del tracciato dei binari alle estremità della stazione di Sant'Arcangelo di Romagna, (linea *Bologna-Otranto*), col conseguente rifacimento in acciaio della seconda linea attualmente armata con rotaie in ferro. Spesa preventivata lire 7310, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

8. La proposta per il prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Gambettola, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 3050, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

9. La proposta relativa all'esecuzione dei lavori di consolidamento del rilevato al chilometro 111.660 della ferrovia *Foggia-Napoli*. Spesa preventivata L. 8000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale per le Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per il rivestimento in muratura di cunette e fossi di guardia tra i chilom. 65 e 80, fra le stazioni di Rosarno e di Ricadi, nella ferrovia da *Reggio* a *Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 5000;

2. Il preventivo della spesa di lire 650 occorrente per provvedere alla ricostruzione di murature di rivestimento nelle trincee d'approccio alla galleria di Mondovì, nella ferrovia da *Cuneo* a *Mondovì;*

3. Il progetto delle opere occorrenti per provvedere:

a) alla costruzione di un sotto-passaggio per l'uscita dei viaggiatori sotto la tettoia della *stazione centrale di Milano*, per i cui lavori è preventivata la spesa di lire 80,000;

b) alla sistemazione dei locali nel fabbricato passeggeri, compresi fra il padiglione reale ed il salone attualmente destinato all'uscita; con annesso preventivo di spesa di lire 15,000;

4. Il progetto per la costruzione di una platea di buzzoni a presidio delle fondazioni della quarta e quinta pila del ponte sulla Dora Baltea, alla progr. 12.386.91 della ferrovia da *Chivasso* a *Casale*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 5749;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Romiti Antonio di Pontremoli per l'esecuzione di lavori di parziale ampliamento della stazione di Sarzana in dipendenza della attuazione dei treni diretti *Roma-Milano e viceversa* per la linea da *Parma* a *Spezia;*

6. Il preventivo della spesa di lire 130 occorrente per l'impianto di un cancello per servizio delle merci nella stazione di Saint-Vincent sulla linea da *Ivrea* ad *Aosta;*

7. La proposta, con annesso preventivo di spesa di lire 8000, per provvedere alla costruzione di un magazzino per le merci nella stazione di Centola, lungo la ferrovia da *Battipaglia* a *Castrocucco;*

8. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento ed alla sistemazione della stazione di Bari, nella ferrovia da *Bologna* ad *Otranto,* in dipendenza dell'allacciamento nella medesima della nuova ferrovia da Bari a Locorotondo, colla soppressione dei passaggi a livello della via Cavour e della strada per Capurro, sostituendovi un sottovia. La spesa complessiva all'uopo preventivata ammonta a lire 437,000, la quale verrà ripartita fra l'Amministrazione ferroviaria, la Concessionaria della ferrovia Bari-Locorotondo e l'Amministrazione comunale di Bari.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori di consolidamento della casa cantoniera doppia al chilom. 11.375 della linea *Valsavoia-Caltagirone*. Spesa preventivata lire 750.

2. La proposta dei lavori occorrenti per la riparazione di guasti cagionati dalle piene del torrente Zappula, avvenute nei giorni dal 26 al 28 dicembre 1896, alla linea *Messina-Patti-Cerda*, fra i chilometri 133.396 e 131.853, e per impedire il rinnovarsi dei guasti medesimi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 27,441;

3 La proposta pell'impianto di un ponte a bilico a rotaie continue, del sistema Bianco-Opessi, della portata di 30 tonnellate, nella stazione di Porto Empedocle, della linea *Palermo-Porto Empedocle*, in sostituzione di quello di vecchio tipo, ora esistente, e che ha la portata di 20 tonnellate. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 4,011.41;

4. La proposta per l'acquisto di materiali metallici di armamento occorrenti per i lavori a carico dei fondi speciali, da eseguirsi nell'esercizio finanziario 1897-98. Spesa preventivata lire 16,400;

5. La proposta per lavori di ampliamento della *stazione di Calatabiano* (oggi Alcantara), onde renderla adeguata allo sviluppo del traffico che nella medesima si esercita. Spesa occorrente lire 10,573.16;

6. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento della stazione di Alì, lungo la ferrovia da *Messina* a *Catania*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 11,443.81, e l'approvazione del relativo progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto della Mediterranea per lo spostamento di un tratto di cunnetta di guardia fra i chilometri 173.633 e 173.737 della linea da Eboli a Metaponto;

Ha espresso l'avviso che possa approvarsi un progetto per lavori addizionali di sistemazione del torrente Piazzi e suoi affluenti, a difesa del tronco Marcellinara-Sant'Eufemia, della linea da Catanzaro allo Stretto Veraldi;

Ha dato il suo parere su di uno schema di contratto che dovrebbe stipularsi fra i nob. signori Don Marino Caracciolo Ginnetti, principe di Avellino, e Don Francesco Caracciolo Ginnetti, duca di Atripalta, suo figlio, da una parte, e la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo dall'altra, la quale agisce in nome e per conto dello Stato, il quale contratto concerne la vendita che i primi farebbero a pro dello Stato di 30 metri cubi per ogni 24 ore di acqua potabile, da servire per il rifornitore della stazione ferroviaria di Velletri, e per gli usi di essa, mediante il prezzo di L. 37,800;

Ha espresso l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi un progetto compilato dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, riguardante l'esecuzione dei lavori di difesa del rilevato di accesso alla spalla Savona del ponte sulla Stura presso Cherasco, lungo la ferrovia Savona-Bra. La spesa all'uopo occorrente è prevista in L. 43,700;

Ha dato il suo parere circa la questione di maggiori compensi da accordarsi all'Impresa Carola Giuseppe, appaltatrice dei lavori di consolidamento della trincea, fra i chilometri 271.121 e 270.725 da Palermo, della linea da Bicocca a Siracusa;

Ha ritenuto che possa essere approvato il Capitolato speciale di appalto dei lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Torchiara, lungo la ferrovia da Battipaglia a Castrocucco, per i quali è preventivata la spesa di L. 10,500.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno aderito ad una proposta che le ferrovie dell'Alsazia e Lorena hanno fatto anche a nome delle altre Amministrazioni che partecipano alle tariffe eccezionali del 10 maggio 1888, vigenti per la via del Gottardo, pei trasporti a piccola velocità ed a vagone completo, fra Milano e Torino da una parte, ed i porti del Belgio e dell'Olanda dall'altra, secondo la quale verrebbero ammessi a fruire della tariffa medesima i *pesci salati*, *affumicati e secchi*, assegnando loro i prezzi dello serie 8ª per vagone carico di 10,000 chilogrammi.

Colla proposta preannunziata si mira anche ad ammettere le dette merci alla tariffa italo-belga, via Gottardo, del 1° aprile 1891, colla seguente classificazione:

« percorsi al nord di Chiasso e di Pino: tariffa eccezionale n. 14 (chilogr. 10,000 per vagone);

« percorso italiano: classe 2.5 per i pesci salati e classe 3ª per i pesci affumicati e secchi, col peso minimo di 6 tonnellate per entrambe queste classi, di conformità agli altri servizi internazionali ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altro anno della concessione di cui fruisce la Ditta Greco per i suoi trasporti di sansa vergine, con decorrenza dal 30 del corrente mese di settembre;

2. Ad una proposta di aggiunte alle tariffe ferroviarie relative ai trasporti delle damigiane del tipo Beccaro;

3. Alla proposta di concessione, a favore della Ditta Antonini di Livorno, del ribasso del 10 per cento per il trasporto di almeno 1400 tonnellate di terra da fonderia, in partenza da San Romano, ed in destinazione di Livorno-Marittima;

4. Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 31 ottobre p. v., della concessione di cui attualmente fruisce la Ditta Oss-Mazzurano, per i suoi trasporti di sansa vergine, da stazioni della Rete Mediterranea a Bari;

5. Alla proposta di accordare alla Ditta Rodolfo l'abbuono pattuito nell'anno 1896 per i suoi trasporti di ghiaia e calce, anche per quelli eseguiti in detto anno da Arona per Galliate (località della Novara-Seregno), per i quali trasporti la Ditta medesima sarà ammessa a godere della concessione anche per l'anno corrente;

6. Ad una proposta di concessione speciale a favore della Ditta Maurelio Bassi por i suoi trasporti di vino da Civitavecchia a Roma;

7. Alla proposta delle tre principali Amministrazioni ferroviarie per l'aggiunta di una nuova avvertenza alla tariffa speciale n. 3, G. V.;

8. Alla proroga per un altro anno, a datare dal 1° ottobre p. v., della concessione di cui fruisce lo Stabilimento di olii al solfuro di Caserta, per i suoi trasporti di sansa vergine;

9. Alla proposta di rinnovazione della concessione di cui fruisce la Società Italo-Americana per i suoi trasporti di petrolio in partenza da Venezia per la Toscana, Umbria e Romagna, che va a scadere col 30 settembre p. v.

—

Siamo informati che la Mediterranea, in seguito ad istanza della Ditta Zitti, Gregorini ed Invernizzi di Cedegolo (Brescia), ed in base alla facoltà accordata alle Amministrazioni ferroviarie dalla avvertenza in calce alla tariffa locale n. 230 P. V., questa venne estesa ai trasporti di acido acetico greggio, pirolignoso e pirolignìti, o acetati greggi di allumina, di calce, ecc., in partenza dalle stazioni di Paratico e di Iseo.

—

Il Consiglio Superiore dell'Agricoltura, a proposito delle tariffe di trasporto in ferrovia dei concimi chimici, ha approvato le seguenti deliberazioni, che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha comunicato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, con preghiera di prenderle in esame:

1. Aggiungere alla tariffa N. 123 F i superfosfati;
2. Aggiungere alla tariffa 123 E il clorato di potassa, che sta ora alla 109 D; il solfato di potassa, ora alla 109 C; la kainite, ecc., il nitrato di soda, ora alla E, ed il solfato ammonico, ora alla 123 E p;
3. Ridurre da 8 a 5 tonnellate il peso minimo del vagone completo per merci comprese nella tariffa 123 F e 123 E;
4. Applicare ai concimi artificiali in genere nominati la tariffa 123 E sino a 300 chilometri, e dai 300 chilometri in poi i prezzi della tariffa speciale 125;
5. Ammettere il carico misto nello stesso vagone dei concimi indicati nelle tariffe 123 F e 123 E come si verifica per le tariffe 101, 102, 114 e 120.

Il Consiglio Superiore predetto, su proposta del Presidente del Comizio Agrario di Sassari, approvava poi che si esprimesse il voto al Governo, perchè nelle tariffe di trasporto alle isole, in servizio cumulativo, di solfato di rame, zolfo ramato e concimi chimici, vengano concesse le maggiori agevolazioni possibili.

—

La Commissione di viticoltura e di enologia in Lecce ha espresso il voto che, non ottenendosi nelle diverse stazioni ferroviarie una dotazione di vagoni-serbatoi corrispondente alle richieste degli speditori nell'epoca delle vendemmie, si accordino agli speditori che non poterono avere i detti vagoni:

a) Il ritorno gratuito dei fusti vuoti;

b) La tassazione del peso reale della merce, non tenendo conto, cioè, del peso dei fusti.

La Commissione suddetta ha inoltre osservato che, tenuto conto che lo speditore deve provvedersi dei recipienti nei diversi luoghi dove si costruiscono, e spedirli alle località dove pensa di incettare la merce, sarebbe opportuno di equiparare, agli effetti della tassazione, i recipienti nuovi agli usati.

I voti suddetti sono stati dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio raccomandati per esame al Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

—

Con Reale Decreto, in data 26 agosto p. p., da presentarsi al Parlamento per essere convertito in legge, venne disposto che la tariffa eccezionale N. 1006, piccola velocità, per il trasporto a carro completo di lignite e formelle di lignite, venga estesa alle medesime condizioni ai trasporti di torbe compresse e di formelle di torba, per uso di combustibile, provenienti da torbiere nazionali.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il cav. Ettore Mola, segretario del Comitato per la ferrovia del Sempione, ha pubblicato un nuovo studio inteso a patrocinare ancora una volta l'importante impresa e a confutare coloro che dalla nuova linea temono danni per Milano, od altre città dell'Alta Italia.

Il cav. Mola s'indugia nel dimostrare come per la nuova via saranno diminuite le distanze fra Milano e Ginevra, Losanna, Friburgo, Berna, Interlachen, Neuchâtel, e soggiunge che Milano e la Lombardia in genere potranno fornire molti prodotti che quei Cantoni ritirano ora dalla Francia, e, a nostra volta, noi potremo avere di là, con minore spesa di trasporto, alcuni generi di produzione locale. Anche i vantaggi che dalla nuova linea Genova avrebbe, il Mola dimostra, dichiarando quindi che nè Milano, nè Genova, debbono rifiutarsi d'intervenire per assicurare il compimento di un'opera dalla quale queste due città ricaveranno indubitati benefici.

L'autore segue con molta copia di documenti le fasi laboriose delle trattative col Giura-Sempione, esponendo tutti i particolari tecnici dell'impresa, che noi abbiamo già più volte fatti noti ai lettori. La pubblicazione, ad ogni modo, è opportuna ed abilmente redatta per togliere ogni dubbio ai pochi che non hanno nell'impresa del Sempione quella completa fiducia che essa merita sotto ogni rapporto.

Ferrovia della valle dell'Olona. — Domenica scorsa si riunirono a Castellanza gli industriali della vallata dell'Olona e moltissimi abitanti della regione, onde discutere sul progetto presentato dall'ing. Duchini, per una ferrovia che partendo da Legnano attraversi tutta la valle dell'Olona fino a Fagnano e Gavirate.

L'ing. Rusconi della Nord-Milano chiese la precedenza per altro suo progetto, già formulato e presentato da tempo.

L'assemblea, senza troppo entrare in merito ai progetti, manifestò chiaramente l'intenzione di accettare quello la cui attuazione fosse più pronta, ed il signor Carlo Dell'Acqua, rendendosi interprete del pensiero della maggioranza, propose un ordine del giorno suonante presso a poco così:

« Gli industriali e la popolazione della valle dell'Olona fanno voti affinchè i due progetti possano conciliarsi e la industriosa vallata venga al più presto attraversata dalla ferrovia ».

A tale scopo passarono alla nomina di una Commissione, che riescì così formata:

Deputato Piola, dott. Piero Bertelli, ing. Rusconi, Carlo Dell'Acqua, ing. Fedele Borghi, Odoardo rag. Fontana, conte Durini, ing. Duchini.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,030,268.15, con un aumento di lire 202,913.62 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1897 si ragguaglia a L. 21,830,803.10, presentando un aumento di L. 253,684.53 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,391,935.38, con un aumento di lire 364,561.73 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1897 si ragguaglia a L. 68,719,879.37 e presenta un aumento di lire 5,140,684.48 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia elettrica a N. S. della Guardia a Genova. — Il 1° corrente si radunò il Consiglio di Amm. della ferrovia elettrica a N. S. della Guardia, per provvedere all'appalto del piano stradale. Dopo discusse alcune pratiche di minore importanza, il Consiglio deliberava di affidarsi al Presidente, onor. Pizzorni, il quale, accettando, si aggregò l'avv. Mangini e l'ing. Dominione. L'appalto per licitazione privata a scheda segreta è stato bandito per il giorno 18 corrente.

I concorrenti dovranno presentare gli attestati d'uso, cauzione e quant'altro, all'ufficio dell'Amministrazione in piazza Portello, n. 2, int. 3 bis.

Tramvia Rovato-Iseo. — È imminente l'apertura della nuova linea tramviaria Rovato-Iseo, non attendendosi ormai che l'autorizzazione del R. Ispettorato Generale delle strade ferrate.

La linea sarà servita da tre coppie di treni e nei giorni di mercato a Rovato ed a Iseo se ne effettuerà una quarta.

Il prezzo del biglietto è di soli cent. 50 in seconda classe per l'intera tratta. I treni impiegheranno circa un'ora per compiere il tragitto.

La festa d'inaugurazione avrà luogo dopo l'apertura della linea.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Linea da Corbigny a Saulieu.* — Con legge promulgata dal *Journal Officiel* il 14 agosto 1897, è stato dichiarato di pubblica utilità l'impianto, nei dipartimenti della Nièvre e della Costa d'Oro, di una ferrovia di interesse locale, a scartamento di un metro di larghezza e di una lunghezza di 80 chilometri, da Corbigny a Saulieu con prolungamento da Corbigny a Chitry-les-Mines.

I dipartimenti della Nièvre e della Costa d'Oro sono autorizzati a provvedere alla costruzione ed all'esercizio della linea di cui si tratta, come ferrovia d'interesse locale. Il *maximum* del capitale di primo impianto della linea è fissato nella somma di 5,027,100 franchi. Il *maximum* dell'onere annuale a carico del tesoro pubblico è fissato a 104,080 franchi.

Ferrovie del Belgio. — La Società Nazionale delle ferrovie vicinali è stata dichiarata concessionaria del prolungamento fino a Ursel e di una estensione verso la Porta di Bruges, a Gand, della linea vicinale da Gand a Somergem.

Lo Stato interverrà per 111,000 fr. nella formazione del capitale complementare e si libererà per mezzo di 90 annualità di 3885 franchi.

Ferrovie Algerine. — *Prodotti del primo trimestre 1897.* — Il *Journal Officiel* ha pubblicato un riassunto dei prodotti delle ferrovie algerine e tunisine durante il primo trimestre di quest'anno.

In Algeria, le Compagnie hanno esercitato 2927 chilom. di ferrovie e realizzato 4,901,382 franchi di prodotti. La stessa rete aveva prodotto 4,973,822 fr. durante il periodo corrispondente del 1896.

In Tunisia, 462 chilom. hanno dato 496,449 franchi. Durante i tre primi mesi del 1896, la rete che era di soli 371 chilometri, aveva prodotto 485,413 franchi.

La rete algerina ha dunque perduto 72,440 franchi e la rete tunisina ne ha guadagnato 11,036. Ma se si tien conto che questa ultima è stata accresciuta di 91 chilom., questo guadagno apparente si trasforma in perdita. Il prodotto chilometrico è stato, infatto, di 1308 fr. durante il primo trimestre 1896; è caduto a 1075 fr. durante il periodo corrispondente del 1897, cioè un deficit di 233 fr. per chilometro.

Sulla regione algerina, durante lo stesso periodo di tempo, il prodotto cadeva da 1699 a 1675 franchi.

Ferrovie Russe. — Due fatti provano l'energia colla quale la Russia spinge le sue ferrovie nella parte asiatica dell'impero e nei paesi vicini sui quali si estende la sua influenza. Il ministro delle vie e comunicazioni ha compiuto lo studio di un progetto di ferrovia riunente la ferrovia della Russia europea alla Transcaspiana.

La nuova linea andrebbe da Oremburgo a Tachkend, con diramazione a Tchéliabinsk per raggiungere la Transiberiana.

D'altra parte, i lavori di sterro della ferrovia della Manciuria sono stati ufficialmente inaugurati dalle autorità chinesi e russe sul territorio chinese, alla frontiera della provincia russa del littorale pacifico e della provincia chinese del Girin.

Ferrovie Turche. — Il Consiglio di Stato ha accettato, con qualche modificazione, le proposte della Società della ferrovia Mersina-Adana, concernente il prolungamento di questa linea fino a Osmanié.

La nuova linea passerà per Sis e Hamidié. Una diramazione sarà pure costruita fino a Youmourtalik.

La Società si impegna di approfondire il porto di Youmourtalik con draghe e posciugare i marosi sul percorso della linea.

Ferrovia Berber-Suakim. — Il *Daily News* prevede che non si tarderà a riattivare le comunicazioni fra Suakim e Berber e ad iniziare i lavori d'una ferrovia che colleghi le due città. Berber, infatti, dista soltanto 200 chilometri dal Mar Rosso, e così in poche ore gl'inglesi saranno in grado di spedire truppe da Suakim nel centro del Sudan.

La distanza da Berber a Cartum e Ondurman è di circa 250 chilometri. Come è noto, Berber era l'estremo punto che il sirdar sperava raggiungere nell'attuale campagna.

Notizie Diverse

Per il porto di Genova. — *La scarsità dei vagoni.* — *I lavori portuali.* — Il Direttore del *Secolo XIX* ha avuto un'intervista col ministro Prinetti sulla continua scarsità dei vagoni pel servizio ferroviario del porto di Genova, che noi riproduciamo per debito di cronaca.

Il ministro gli disse aver sempre considerato e considerare la questione degli interessi del porto di Genova come un problema d'indole nazionale, e l'ha quindi studiato con amore e con costanza. Per i bisogni del commercio e per le esigenze delle industrie liguri era necessario un aumento, sul numero attuale, di almeno mille vagoni; ora si trova intanto alla Corte dei conti un decreto per l'acquisto di seicento vagoni; ed appena la Corte lo registrerà, si aprirà la gara per la loro costruzione, fra gli stabilimenti nazio-

nali ed anche esteri, onde ottenere le maggiori possibili garanzie di solidità, sollecitudine e pronta consegna.

Qualora poi questo numero si chiarisca insufficiente, il ministro intende di provvedere al più presto per altri quattrocento vagoni, poichè i mezzi patrimoniali, che sono a sua disposizione, glielo permettono.

Frattanto alle urgenze odierne si provvederà con i migliori espedienti: eliminando il rigurgito dei vagoni dalle varie stazioni, ed affrettando sopratutto gli analoghi lavori alle stazioni di Milano, dove l'ingombro è maggiore.

Aggiunse che quindici giorni addietro, ha chiamato appositamente a Roma, ad una conferenza, il direttore generale della Società delle Ferrovie Mediterranee, comm. Massa, autorizzandolo intanto, per far fronte alle prime necessità, a noleggiare cinquecento carri esteri, e crede che le trattative, iniziate colle compagnie ferroviarie ungheresi, sieno prossime alle loro conclusione.

Inoltre, col giorno 26 corrente non saranno più accettate spedizioni di carbone a carro completo per Milano, stazione di porta Garibaldi, onde facilitare il transito delle uve e delle granaglie, che in questo periodo dell'anno affluiscono specialmente verso le principali città del regno.

Infine la Società delle Ferrovie Mediterranee è autorizzata ad applicare, nelle varie stagioni, termini molto più ristretti, per il carico e lo scarico delle merci, appunto al solo scopo di evitare il rigurgito di carri, tanto deplorato.

Passando a parlare dei lavori del porto, il ministro dichiarò che sono quasi ultimati i negoziati colla società elettrica, per il lavoro notturno sulle calate, ed eliminata qualsiasi difficoltà da parte dell'autorità doganale: e concluse: « Anche tutti gli altri lavori saranno spinti colla massima alacrità; attendo appunto i delegati del Municipio di Genova per concertare le ultime modalità finanziarie; esaurita questa pratica, verranno immediatamente indetti gli appalti. Confido che in questa opera avrò ausiliarie tutte le buone volontà genovesi, e sarò felice se nel prossimo ottobre si potrà collocare la prima pietra dei nuovi lavori ».

Treni direttissimi italo-germanici. — Si scrive da Berlino al *Corriere della Sera:*

Ecco alcuni particolari, che ho potuto rilevare intorno ai treni direttissimi concordati tra le Ferrovie italo-austro-svizzere-tedesche e che rappresenteranno quanto di più rapido vi sia sinora nelle comunicazioni ferroviarie internazionali.

Dal 1° novembre di quest'anno entrerà in vigore il direttissimo Berlino-Napoli, via Brennero.

Esso lascierà Berlino — cui faranno capo gli altri direttissimi da Amburgo, da Pietroburgo e dalla Scandinavia — alle ore 11.45 dall'Anhalter Bahnhof e attraverserà il continente con rapidità tale da percorrere i 1108 chilometri tra qui e Verona in sole venti ore! Questo treno sarà giornaliero. Da Verona a Napoli il direttissimo non si farà, invece, che due sole volte alla settimana. Esso toccherà Bologna alle 10 di sera, Firenze alle 1.2 di notte, Roma alle 6.44 della mattina, cioè precisamente trentun'ora dopo la partenza da Berlino. Dieci minuti dopo il direttissimo lascierà la Città Eterna e porterà i viaggiatori, alle 11.30, all'incantevole Napoli, che per tal modo disterà da Berlino soltanto 36 ore!

Il treno dall'Italia per il Nord lascierà Napoli, a sua volta, pure due volte alla settimana, alle 7 di sera, Roma a mezzanotte, raggiungerà Verona alle 11 del mattino, e passato di giorno il Brennero, arriverà alla stazione tedesca di confine alle 7.40 di sera, Monaco alle 9.15, Lipsia il mattino dopo alle 5.13 e all'Anhalter Bahnhof di Berlino alle 7.45 ant. I 1845 chilometri Napoli-Berlino saranno nuovamente percorsi in 36 ore.

L'altro nuovo direttissimo, il Berlino-Brindisi, via Gottardo, non entrerà in vigore che al 1° maggio 1898. Allora esso lascierà Berlino alle 3 del pomeriggio, giungerà a Francoforte alle 11.10 di sera, Basilea alle 5.35 del mattino — dove troverà la coincidenza d'un nuovo direttissimo Londra-Bruxelles — passerà il Gottardo e si troverà a Milano alle 2 del pomeriggio. Il mattino dopo, alle 8, sarà già a Brindisi, il porto di partenza per l'Egitto e le Indie. In quarantun'ora vi si sarà giunti da Berlino.

Il treno viceversa lascierà Brindisi alle 8.30 di sera, subito dopo l'arrivo dei piroscafi da Porto Said ed Alessandria, giungerà a Milano alle 2.30 del pomeriggio, Basilea alle 11, Francoforte alle 6 del mattino e metterà capo all'Anhalter Bahnhof di Berlino alle 2.30 pom. I 2230 chilometri saranno stati percorsi, senza cambiamento di vagone, in 42 ore.

Posso soggiungere che si progetta di dividere il direttissimo Berlino-Brindisi a Basilea e fare di una parte dei vagoni un altro direttissimo Nizza-Marsiglia. Sta alle Ferrovie italiane di sventare questo disegno, facendo, d'accordo con le francesi, un direttissimo tale per Genova-Nizza, che nessun altro possa farle concorrenza.

Controllo della marcia dei tramway. — Da due anni è in uso agli Stati Uniti un apparecchio abbastanza ingegnoso destinato a controllare la marcia delle vetture.

Lo strumento, disposto nell'ufficio centrale è costituito da una punta scrivente comandata da un'elettrocalamita, la quale è in comunicazione con un certo numero di contatti distribuiti lungo la linea da ispezionare. Un nastro di carta, animato da un moto uniforme conveniente, scorre sotto la punta. Al passaggio di ogni vettura, un piccolo tratto resterà impresso sulla zona. Dalla distribuzione dei segni si potrà dedurre la regolarità del traffico sulla linea. Le osservazioni saranno tanto più attendibili quanto più vicini saranno i contatti lungo la linea.

Disastro ferroviario. — Telegrafano da New-Castle, 10, che nel Colorado vi fu una collisione sulla linea ferroviaria Denver-Rio Grande fra un treno viaggiatori e un treno di bestiame. Parecchi vagoni si sono incendiati. Si dice ci sia una trentina di morti.

La linea telefonica Budapest-Berlino. — Con speciale solennità venne inaugurata la linea telefonica inter-urbana fra Budapest e Berlino. Per incarico del Ministro del Commercio, il Presidente della Direzione ed Amministrazione delle Poste e Telegrafi ungheresi rivolse al Ministro delle Poste germaniche in Berlino, telefonicamente, il seguente discorso:

« Con oggi è scomparsa la distanza di mille chilometri fra noi e lei. La scienza mise in contatto diretto fra loro due nazioni. Caro collega, sono felice di poter per il primo esprimere, per mezzo di questa mirabile scoperta della scienza, l'augurio della Nazione ungherese, che questa nuova istituzione possa in qualche modo concorrere ad avvicinare anche più fra loro l'Imperatore di Germania e il Re d'Ungheria, la Nazione germanica e l'ungherese, legate l'una all'altra da saldi vincoli di amicizia. Sia benedetta l'opera e chi l'ha creata ».

Il Sotto-Segretario di Stato germanico al Ministero delle Poste e Telegrafi rispose pure telefonicamente, in termini molto entusiastici.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Ricovero di Mendicità e Opera Pia Curti (17 settembre, ore 16, fatali). — Appalto dei lavori e delle opere per la costruzione di un Ricovero di Mendicità in Borgomanero. Importo ridotto lire 37,071.44 (ribasso ottenuto 27.60 0[0 su L. 51,203.64).

Prefettura di Terra d'Otranto (24 settembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la demolizione dei fabbricati dell'attuale Ufficio di porto e sanità marittima, e costruzione di un edificio per sede dell'Ufficio stesso nel piazzale della Dogana di Brindisi. Importo L. 66,000. Cauz. provv. L. 4000.

Municipio di Portomaggiore (25 settembre, ore 10.30, unico e definitivo). — Appalto della manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade brecciate del Comune pel quinquennio 1897-1902. Importo L. 184,674.95. Cauz. provv. L. 5000. Cauzione definitiva L. 20,000.

Municipio di Terni (25 settembre, ore 11, unico e definitivo). Appalto dei lavori d'ampliamento delle scuole elementari maschili nell'ex-convento di S. Pietro, diviso in 7 lotti:

1° lotto.	Lavori da	muratore	L. 44,000.	Cauzione	L. 4400
2° »	»	scalpellino	» 3,200.	»	» 320
3° »	»	falegname	» 2,600.	»	» 260
4° »	»	lattaio	» 600.	»	» 60
5° »	»	fabbro	» 2,600.	»	» 260
6° »	»	pittore	» 1,300.	»	» 130
7° »	»	meccanico	» 1,500.	»	» 150

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna (27 settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la sistemazione del nuovo allacciamento a valle della briglia nell'alveo del fiume Lamone, e per il prolungamento degli argini di detto allacciamento inferiormente al circondario sinistro. Imp. L. 110,200. Cauz. provv. L. 5000.

Municipio di Cosenza (30 settembre, ore 11, unico e defin.). — Appalto dei lavori occorrenti per le riparazioni di danni avvenuti nel decorso inverno alla strada provinciale n. 9 Longobucco, Rossano, ecc. Imp. L. 77,818.05. Cauz. provv. L. 4000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (4 ottobre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del 2° tratto del 4° tronco della strada provinciale di 3ª serie, n. 48, dalla Vasca Cinfoli a Santa Lucia del Cicolano. Importo L. 102,081.41. Cauz. provv. L. 5500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lecce (9 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere, gru e lavitelli, esistenti nel porto di Brindisi, estirpamento delle alghe dai seni interni e nettamento dei canali demaniali sboccanti nel porto, nei tronchi a valle dei rispettivi ponti, durante il quinquennio dalla data della consegna al 30 giugno 1992. Imp. L. 245,000. Cauz. provv. L. 11,000.

CONCORSI.

Messico. — *Costruzione del Palazzo legislativo.* — Il *Bollettino* del Ministero della P. I., pubblica:

« Il Governo degli Stati Uniti del Messico ha bandito un concorso per la costruzione di un palazzo legislativo nella confederazione degli Stati Uniti messicani, ed il concorso si chiude il 30 novembre 1897. I progetti potranno essere inviati sia direttamente al Ministero delle Comunicazioni e dei Lavori Pubblici del Messico, sia per mezzo dei rappresentanti diplomatici e consolari di quel Governo.

« Gli artisti ed architetti italiani che intendessero di prender parte a tale concorso, potranno rivolgersi direttamente al Ministro del Messico in Roma, per aver piena notizia del programma, non che delle condizioni che si riferiscono al concorso medesimo ».

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (21 settembre, ore 10, 1ª asta). — Fornitura di **olio** minerale per lubrificazione esterna di macchine per l'esercizio 1897 98, Importo L. 100,000. Cauz. provv. L. 10,000. Fatali 2 ottobre, ore 12.

R. Laboratorio Pirotecnico — Capua — (24 settembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone** in due lotti:

1° lotto: kg. 10,000 in verghe a L. 2.20. Cauz. L. 2200;

2° lotto: kg. 5000 in lamiera sottile a L. 1.70, e kg. 8000 in verghe a L. 1.80. Cauz. L. 2290. Consegna a giorni 40 per lotto.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (22 settembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 13,420 di **ferro** profilato per liscie di sotto affusto a L. 0.70. Cauzione L. 940. Consegna a 60 giorni.

— (25 settembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 24,450 di **ferro** fino in verghe a L. 0.45. Cauzione L. 1101. Consegna a giorni 40.

— (29 settembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: kg. 15,968 in lamiera grossa a L. 0.50 e kg. 1780 scelto in lamiera mezzana a L. 0.55. Cauzione L. 897. Consegna a 40 giorni.

— (2 ottobre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 400 **litantrace** grasso (per fucine) a L. 35. Cauzione lire 1400.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Settem. 4	Settem. 11
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 541.50	540
» » Meridionali	» 717.75	718.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	385
» » » (2ª »)	» 357	357
» » Secondarie Sarde	» 278	278
» » Sicule	» 616	618
Buoni Ferrovie Meridionali	» 537.50	542.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	L. 306	308
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 337	338
» » Gottardo 4 %	» 101.40	101
» » Mediterranee 4 0[0	» 510	511.50
» » Meridionali	» 326.50	329.50
» » Meridionali Austriache	» 403.50	409
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» » » 2ª emiss. »	305	305
» » Pontebba	» 481	481.50
» » Sarde, serie *A*	» 317	317
» » » serie *B*	» 313	313
» » » 1879	» 315.50	316
» » Savona	» 325	347.50
» » Secondarie Sarde	» 459	460
» » Sicule 4 0[0 oro	» 494	494
» » Tirreno	» 488	488
» » Vittorio Emanuele	» 340	356

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

27 settembre. — **Funicolare di Superga.** — Assemblea generale (2ª convocazione) per le ore 14 nella Sede sociale.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca d'Italia. — Il Consiglio d'Amministrazione del Debito Pubblico Ottomano, informa il pubblico che a partire dal 13 settembre corr., sarà pagato un interesse di 1[2 0[0 sulla cedola numero 28 dei titoli convertiti del Debito Pubblico Ottomano.

Il pagamento di detto interesse sarà effettuato dal giorno sopra indicato fino al 12 febbraio 1898, dalla Sede di Roma della Banca d'Italia, verso presentazione delle relative cedole.

Trascorso il suddetto periodo, il pagamento non potrà avvenire che a Costantinopoli.

Società Alti Forni ed Acciaierie di Terni. — Dal 1° ottobre saranno pagate:

L. 11.25 per obbligazione, cedola n. 21;

L. 500 per obbligazione serie *B* (estratta).

Società della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — Sorteggio di numero 39 obbligazioni di 2ª serie emissione 1879:

Dal n. 851 al n. 860 — dal n. 10291 al n. 10300 — dal numero 20821 al n. 20830 — dal n. 31801 al n. 31809.

Tramways a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona. — Dal 1° ottobre p. v., rimborso in franchi 1000 delle 27 obbligazioni state sorteggiate il 24 agosto:

Numeri delle obbligazioni:

134	460	530	915	939	1047	1870	1916	1935
2122	2422	2450	2536	2588	2596	2806	2835	2867
3035	3248	3344	3401	3432	3669	4339	4424	4433.

Dalla stessa data sarà pagata la cedola n. 33 in fr. 22.50.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 24ª Decade — dal 21 al 31 Agosto 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	Totale	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	1,352.479.36	53,345.13	370,680.00	1,332,120.08	12,914.39	3,121,538.96	4,248
1896	1,161,675.79	57,425.35	353,510.02	1,224,988.48	13,883.17	2,811,482.81	
Differenze nel 1897	+ 190,803.57	— 4,080.22	+ 17,169.98	+ 107,131.60	— 968.78	+ 310,056.15	
PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.							
1897	25,155.831.67	1.250,005.67	7,501,955 94	29,397,864.20	256,749.33	62,562,406.81	4,248
1896	24,085,955.11	1,233,665.24	7,140,645.49	26,298,152.58	291.064,97	59,049,483.39	
Differenze nel 1897	+ 1,069,876.56	+ 16,340.43	+ 361,310.45	+ 3,099,711.62	— 34,315.64	+ 4.512,923.42	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	Totale	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	110,140.20	3.810.55	25.750 01	129,260.05	1,435.61	270,396.42	1,377
1896	90,431·69	3,963.90	21,612.30	98,528.27	1,354.68	215,890.84	
Differenze nel 1897	+ 19,708 51	— 153.35	+ 4,137.71	+ 30,731.78	+ 80.93	+ 54,505.58	
PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.							
1897	1,710,475.78	44,925.59	599,774.69	2,770.014.31	32,282.19	5,157,472.56	1,377
1896	1,625,717.44	43.919.93	521,955.08	2,304,381.66	33,737.39	4,529,711.50	
Differenze nel 1897	+ 84,758 34	+ 1,005.66	+ 77,819.61	+ 465,632.65	— 1,455.20	+ 627,761.06	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
603.01	538.20	+ 64.81	12,237.62	11,321.95	+ 915.67

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
(*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	*Vagon-Restaurant*		8 24 pomer.	7 45 a.	

STAZIONI	(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso (1)
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	Per la grande cintura
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.	2 24 a.	2 03 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»	8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
				1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.	8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—	6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—	12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
(*Buffet*) . Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Sartori Dirett. prop. respons.

ANNO XXX. Sabato, 18 Settembre 1897 NUM. 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LA TASSA FISSA DI BOLLO SUI BIGLIETTI FERROVIARI

sostituita da un aumento di tassa percentuale

SUI TRASPORTI

L'ingegnere Campiglio, presidente dell'« Unione delle Ferrovie italiane d'interesse locale », ha pubblicato una Memoria in favore dell'abolizione della tassa fissa di bollo sui biglietti ferroviari, sostituendola con un aumento di tassa percentuale sui trasporti. L'argomento è molto importante ed è svolto con molta copia di considerazioni e di cifre, per cui crediamo utile riprodurre la detta Memoria, tanto più che la proposta non tarderà a venire in discussione.

Era opinione generale per lo addietro, che i piccoli esborsi si facessero quasi inavvertitamente dal pubblico, sicchè il far pagare cinque centesimi di più o di meno, quando si mette mano alla borsa, non avesse conseguenza.

A tale credenza va ascritta l'applicazione della tassa fissa di bollo, fatta non solo in Italia, ma presso molte altre nazioni, ed apposta anche ai biglietti ferroviari, quasi ovunque, in misura della più piccola moneta corrente nel paese.

Da tale credenza derivò la convinzione di alcune Società di Omnibus, le quali facevano magri affari trasportando a 10 cent. per corsa, di potere, con un piccolo aumento, rissanguare i bilanci; ed aumentarono di cinque centesimi la corsa, dove giornalmente, dove nei soli giorni festivi.

I risultati però di questi tentativi non solo non diedero benefici, ma furono addirittura disastrosi ovunque, sicchè non si tardò a toccare con dito che anche il cinque centesimi ha una influenza tutt'altro che lieve, in una spesa che si ripete con certa frequenza.

Che più? In Austria, dove il bollo sui biglietti ferroviari era di un kreutzer (cent. 2 1/3 circa), si trovò conveniente sopprimerlo e surrogare ad esso una lieve tassa proporzionale; e così fu soppresso e surrogato anche in altri Stati.

Qui in Italia, invece, dove si ha una misura di tassa di bollo delle più elevate, non si vuole sentire a parlare di soppressione, nè studiarne una più equa ripartizione.

L'Unione delle Ferrovie italiane d'interesse locale già da anni sollevò la questione; diverse Camere di Commercio, e fra esse quelle di Alessandria, Cuneo, Cremona, Genova, Lucca, Milano, Napoli, Pavia, Pisa, Siena, Sondrio e Torino, discussero molto la cosa, ed anche il Collegio degli Ingegneri di Milano se ne occupò, nello studio sull'opportunità dei ribassi di tariffe di trasporti di viaggiatori, facendo voti perchè si sostituisse la tassa di bollo sui biglietti, con una percentuale del 2 0/0 circa sul prezzo del trasporto. Ma al postutto la tassa vige senza che il Governo se ne preoccupi.

Argomenti principali messi in campo finora contro la tassa di bollo, che sono certo indiscutibili, sono:

L'ingiustizia della tassa (difetto vero e proprio d'altronde, dal più al meno, a tutte le tasse fisse);

La misura sproporzionata colla quale pesa sul meno abbiente, il quale viaggia in ultima classe;

L'onere che la tassa crea alle Amministrazioni ferroviarie ed all'Erario pel controllo.

A questi argomenti va aggiunta la considerazione, che nulla perderebbe l'Erario convertendola in un aumento di tassa proporzionale sui trasporti, quando adottasse la misura proporzionale, alla quale la tassa risponde.

L'essere questa tassa ingiusta, e ciò tanto più perchè pesa più sul povero che sul ricco, non occorre confermarlo, essendo la cosa evidente; forse però non è altrettanto evidente la sproporzione del gravame.

Per rendercene conto vediamo che cosa dicono le statistiche ferroviarie delle Reti maggiori in Italia.

Il prezzo medio pagato per chilometro di percorso dal viaggiatore di III classe è di lire 0.033; quello del viaggiatore di I classe L. 0.081; quindi per rapporto al prezzo unitario di viaggio, la tassa fissa di bollo per la III classe è più che doppia di quella pagata dal viaggiatore di I.

E ciò non basta; la media lunghezza di viaggio per la III classe è di km. 41, mentre per la I è di km. 100; quindi, tutto sommato, il povero paga una percentuale di bollo sul viaggio che effettua, quasi quintupla di quella pagata dal ricco!

Di equità evidente ed indiscutibile, la proposta di surrogare la tassa di bollo sui biglietti con un aumento di percentuale della tassa erariale sui trasporti viaggiatori; di vantaggio pure indiscutibile sotto il rapporto della semplificazione che apporterebbe, essa non può certo incontrare dubbi e difficoltà nella determinazione della misura che dia un gettito eguale alla tassa sui biglietti, sì da non portare danno all'erario. Per non ascrivere quindi ad indolenza od indifferenza, od alla naturale avversione degli uffici consulenti a tutto quanto sente di novità ed obbliga a maturo e diligente esame della questione, bisogna imputare la conservazione della tassa, quale vige, alla preoccupazione circa l'influenza che la modificazione tributaria potrebbe esercitare sul movimento delle ferrovie principali, e quindi anche circa le conseguenze a cui potrebbe condurre nei rapporti colle Società esercenti le grandi Reti.

Per dissipare queste preoccupazioni e dubbi che, quando pure non fossero già sorti, certamente verrebbero a galla quel giorno che la questione fosse portata sul campo della discussione, mi parve opportuno fare uno studio scevro da ogni idea preconcetta sulla questione medesima; e siccome i risultati a cui approdai furono assai più favorevoli di quanto io mi sarei aspettato, credo riportarli integralmente, pronto sempre a correggermi e ricredermi se mai fossi incorso in errore.

È evidente che la conversione della tassa di bollo sui biglietti, non produrrà gli stessi effetti per le Reti principali, come per le secondarie; sotto certi rapporti tornerà più proficua per le Società locali; sotto altri tornerà più vantaggiosa alle grandi Reti. Se però si dovesse giudicare a colpo d'occhio sulle risultanze finali si potrebbe dire, a priori, che traducendo il totale incasso di bolli sui biglietti in una percentuale media sui prodotti, le piccole Reti vi guadagnerebbero indubbiamente; dal che sembra scaturisca logica la conclusione che le grandi Reti vi perderebbero.

E infatti si disse sempre che l'incasso del bollo corrisponde a poco meno del 2 0|0 sui prodotti viaggiatori in media. Per la Rete del Mediterraneo, però tale percentuale risponde all'1.70 circa. Quindi, non essendo ammissibile che si stabiliscano due diverse misure di aumento di tassa sui prodotti, si arriva al seguente dilemma: o stabilire la percentuale minore, causando al Governo la perdita di un settimo circa dell'attuale provento della tassa di bollo, o caricare di un sesto circa in più le ferrovie del Mediterraneo.

La prima delle soluzioni, troncherebbe evidentemente ogni motivo di questione e sarebbe tanto più accetta anche alle altre Socetà. Ma l'idea di ridurre un cespite di rendita all'Erario, è senz'altro uno spauracchio, e quindi vi saranno molti che diranno: basta questo per non parlarne altro.

Al postutto però, vediamo se sarebbe poi un'effettiva perdita che il Governo subirebbe, o solo uno spostamento di rendita? O viceversa, nella seconda ipotesi, sarebbe poi un danno reale per la Mediterranea l'applicazine di una quota d'imposta superiore di un sesto circa dell'effettiva percentuale corrispondente alla tassa di bollo?

E da ultimo, non vi sarebbe altra via d'uscita nella questione?

Dirò subito pel primo caso, che se si trattasse di una cifra rilevante di perdita per l'Erario non entrerei neanche a discutere, perchè il solo dubbio di errare negli apprezzamenti mi distorrebbe dalla proposta; ma al postutto sarebbero 300,000 lire in cifra tonda che si perderebbero a peggio andare; dunque una cifra punto allarmante, quando trattasi di una misura di perequazione e che ha delle probabilità di altri vantaggi.

Esaminiamo pertanto, senza preoccupazioni eccessive, la questione, e vediamo a quali conseguenze presumibili si arriverebbe in base alle considerazioni che ci sono suggerite dalle statistiche del movimento sulle ferrovie delle grandi Reti in Italia.

La III classe entra per il 70 0|0 nel movimento complessivo dei viaggiatori sulle ferrovie Italiane, e di questo movimento 3|4 si sviluppa su percorsi inferiori a 25 Km. con una media quindi di Km. 13, e per questi il bollo rappresenta un aumento quasi del 7 0|0 della tassa di trasporto; sicchè aumentando del 1.70 la tassa e sopprimendo il bollo, questi viaggiatori fruirebbero di una riduzione media del 5 0|0 in cifra tonda su quanto pagano pei percorsi fino a 25 km.; percentuale che sale però fino al 20 0|0 pei percorsi fra stazione e stazione.

Quale può essere la conseguenza di tale riduzione che viene concessa alle III classi sui percorsi brevi a danno delle I e II e dei lunghi percorsi anche in III classe?

Le conseguenze si ponno facilmente desumere dalle risultanze ottenute dai ribassi di tariffa, dove furono adottati.

In Ungheria, coll'adozione delle tariffe a zone i risultati maggiori, anzi i soli che realmente furono proficui, sono dovuti all'incremento di movimento sulle brevi percorrenze. Con ribassi inferiori al 60 0|0 l'aumento numerico dei viaggiatori fu ben di circa 600 viaggiatori per cento.

In Austria dove il bollo era di solo 1 kreutzer (cent. 2 1|3) fino a 50 kreutzer di prezzo di trasporto, dopo la soppressione del bollo e la modificazione di tariffa, con che si ridussero del 35 0|0 circa (in media) le tariffe di III classe, si ebbe dal 1889 al 1891 un aumento del 100 0|0, del quale calcolasi almeno un 86 0|0 dovuto a ribassi di tariffa, e traducendo l'aumento in beneficio di prodotto, il 21 0|0 di maggiore introito.

In Rumenia si avevano le tariffe per le tre classi rispettivamente di 13.9 e 6 cent.; nel 1890 si ridussero le tariffe per le grandi distanze, e nel 1891 si ridussero le tariffe per le piccole distanze fissandole a 6.4 1|2 e 3 cent. in scala crescente dopo i 10 km.

Dal ribasso, che si calcola del 50 0|0 circa, si ebbe, dal 1889 al 1891 un aumento del 128 0|0 nel movimento, e del 27 0|0 nei prodotti.

In Francia dove invece della tassa di bollo di cent. 5 vi è un diritto fisso, dal quale però sono esenti i biglietti al di sotto di L. 10, le III classi, sebbene pagassero una tassa kilometrica di cent. 4.4 pagavano già realmente assai meno che in Italia.

Il ribasso del 25 0|0 su dette tariffe portò nelle III classi un aumento di movimento del 31.40 0|0.

In Italia potrebbesi, pei brevi percorsi, citare l'esempio dei risultati ottenuti dall'attivazione di un servizio di battelli nel primo bacino del lago di Como coll'applicazione dei biglietti a nastro a prezzo unico esenti da bollo, i quali, offrendo una economia di circa il 45 0|0 ai viaggiatori, crearono un aumento di movimento del 140 0|0, tenuto già debito conto dell'aumento normale e della maggiore frequenza di corse. (*Continua*).

REGOLAMENTO

PER L'ESERCIZIO E LA SORVEGLIANZA DELLE CALDAIE E DEI RECIPIENTI DI VAPORE

(*Cont. — V. N. 36 e 37*).

X. — **Associazioni fra utenti caldaie** — Art. 41. Le visite e le prove delle caldaie appartenenti ad Associazioni fra utenti di caldaie a vapore, potranno essere eseguite da agenti tecnici delle Associazioni stesse, i quali verranno retribuiti nei modi stabiliti dai relativi statuti. Questi agenti tecnici dovranno possedere i titoli richiesti dall'art. 4 ed uniformarsi alle prescrizioni di cui all'art. 5. Essi non potranno assumere altri incarichi relativi al servizio delle caldaie a vapore, nè l'esercizio diretto o indiretto o la rappresentanza di aziende industriali o commerciali, che si occupino di caldaie a vapore o di materie attinenti ad esse.

Art. 42. Le Associazioni tra utenti caldaie a vapore dovranno provare di avere non meno di 500 caldaie inscritte.

Non sarà permesso a due o più Associazioni di operare nel medesimo circondario. Il Ministro, sentito l'Ispettorato delle miniere, determina la circoscrizione della zona di azione di ciascuna di esse.

Art. 43. Per ottenere il trattamento di favore, di cui agli articoli precedenti, tali Associazioni dovranno sottoporre i loro statuti e regolamenti all'approvazione del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il quale deciderà, sentito l'Ispettorato delle miniere.

Art. 44. Ogni Associazione dovrà avere un numero di periti proporzionato a quello delle caldaie inscritte e sufficiente ad assicurare un conveniente servizio di vigilanza.

XI. — **Personale.** — Art. 45. Nessuna caldaia a vapore può essere posta e mantenuta in azione senza la continua assistenza di persone che presentino i seguenti requisiti:

1. Avere un'età non minore di 18 anni compiuti;
2. Essere di riconosciuta moralità e buona condotta;
3. Possedere un certificato di capacità alle funzioni di conduttore di caldaie a vapore.

Art. 46. Il certificato di capacità, conforme al modello stabilito dal Ministero, sarà rilasciato dalle Prefetture sul voto favorevole di apposita Commissione, della quale faranno parte, oltre ad un rappresentante del Prefetto, l'ingegnere delle miniere e l'ingegnere del Genio Civile.

L'aspirante dovrà provare di avere servito per un anno almeno come fuochista, sotto la guida di un fuochista patentato, e dovrà subire un esame pratico dinanzi alla Commissione, in presenza di una caldaia in azione.

Art. 47. Sarà considerato come certificato di capacità, agli effetti dell'art. 45, quello che dimostri avere l'aspirante servito come macchinista, o, per non meno di sei mesi, come fuochista nella Regia Marina, nella Marina Mercantile nazionale o nelle Ferrovie, o, per non meno di due anni, come macchinista o fuochista nelle Compagnie speciali del Genio Militare o nelle officine degli opifici militari, od anche il certificato di licenza di macchinista rilasciato dagli Istituti nautici.

Art. 48. Spetta ai periti, in occasione delle visite, di che agli articoli 31 e 32, di accertarsi che il personale addetto al servizio delle caldaie a vapore possieda i requisiti voluti dall'art. 45. Del risultato di tale accertamento sarà fatta menzione così nel libretto matricolare della caldaia, come nel verbale da trasmettersi alla Prefettura, a termini dell'art. 34.

XII. — **Elenco delle caldaie.** — Art. 49. Le Prefetture e Sotto-Prefetture terranno un elenco di tutte le caldaie a vapore esistenti nel rispettivo circondario, coll'indicazione del numero di matricola, del nome dell'utente e del Comune nel quale la caldaia si trova.

Eguale elenco sarà tenuto presso gli uffici delle miniere per le caldaie di ogni circondario compreso nel distretto.

Nell'elenco suddetto sarà tenuto conto, con annotazione speciale, delle caldaie inscritte presso le Associazioni riconosciute, a termini dell'art. 13.

Art. 50. L'elenco suddetto sarà tenuto al corrente delle variazioni avvenute; a tal uopo ogni utente, o per esso l'Associazione presso la quale sono inscritte le caldaie, entro il primo bimestre di ogni anno farà la denuncia delle caldaie esistenti, indicando quelle fra esse che tiene o intende di tenere in esercizio nel corso dell'anno.

Dovranno inoltre denunciarsi le variazioni di luogo, di proprietà o di esercizio di ogni caldaia che si verificassero durante l'anno e ciò entro dieci giorni dall'avvenuta variazione.

La Prefettura o Sotto-Prefettura invierà le denuncie di cui sopra all'ingegnere delle miniere, il quale ne trasmetterà l'elenco completo al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

XIII. — **Sorveglianza e penalità.** — Art. 51. La sorveglianza per l'esecuzione del presente Regolamento è affidata agli ingegneri delle miniere, i quali riceveranno a tal uopo le necessarie istruzioni dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per mezzo dell'Ispettorato delle miniere.

Art. 52. Gli ufficiali delle miniere hanno facoltà di entrare durante le ore di lavoro, negli opifici o locali nei quali si trovano le caldaie contemplate nel Regolamento stesso e procedere a tutte quelle verifiche che crederanno necessarie; quando incontrino ostacoli od opposizioni nell'esercizio del mandato loro affidato, gli ufficiali suddetti possono chiedere l'intervento della forza pubblica.

Essi avranno parimenti facoltà di accedere agli uffici delle Associazioni fra utenti caldaie e di prendere visione dei registri ed atti delle Associazioni stesse, in modo da rendersi conto della regolarità del loro funzionamento.

Art. 53. Gli ingegneri delle miniere faranno pervenire ogni anno al Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, per mezzo dell'Ispettorato delle miniere, uno speciale rapporto sul servizio delle caldaie a vapore nel rispettivo distretto.

Art. 54. Per l'accertamento delle contravvenzioni agli art. 27 e 28 della legge sulla pubblica sicurezza ed alle disposizioni del presente Regolamento, gli ufficiali delle miniere stenderanno un circostanziato processo verbale e lo trasmetteranno al Prefetto o Sotto-Prefetto, perchè sia inoltrato all'autorità giudiziaria.

Art. 55. A termini dell'art. 138 della legge di pubblica sicurezza, l'inosservanza delle disposizioni contenute nel presente Regolamento, sono punite con l'ammenda sino a lire 50 o con l'arresto sino a giorni 10, salvo le pene maggiori comminate dall'art. 29 della legge suddetta per le infrazioni agli art. 27 e 28 della medesima.

Art. 56. Per reclami che eventualmente gli interessati credessero di presentare contro l'operato delle Prefetture o Sotto-Prefetture è aperto il ricorso al Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio il quale decide, sentito, ove occorra, l'Ispettorato delle miniere.

Art. 57. Sono applicabili soltanto alle caldaie generatrici di vapore le disposizioni contenute negli art. 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 45, 46, 47 e 48.

Per i recipienti di elaborazione col vapore basterà una sola delle valvole di sicurezza di cui all'art. 11.

Art. 58. Non sono soggette alle prescrizioni del presente Regolamento, in quanto sia provveduto alla stessa materia dai relativi regolamenti speciali:

1. Le caldaie a vapore, collocate a bordo dei galleggianti muniti di licenza dell'autorità marittima, qualunque sia l'uso a cui sono destinate;
2. Le caldaie a vapore collocate a terra nei porti, nelle darsene, nei canali, fossi, seni e nelle spiaggie, dentro i limiti del territorio marittimo, per i servizi riguardanti direttamente l'industria della navigazione ed il commercio marittimo;
3. Le locomotive, le caldaie e i recipienti di vapore in servizio delle ferrovie;
4. Le locomotive in servizio delle tramvie;
5. Le caldaie ed i recipienti di vapore in servizio delle regie navi e dei regi stabilimenti della guerra e della marina.

Art. 59. Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie al presente Regolamento.

XIV. — **Disposizioni transitorie.** — Art. 60. Potrà essere considerato equivalente al requisito voluto dalla legge per l'ufficio di perito quello di avere esercitato precedentemente e con soddisfazione dell'autorità politica il detto ufficio in virtù dell'ordinanza 14 febbraio 1854, già in vigore nel Lombardo-Veneto, o in virtù del capo VI del Regolamento di pulizia punitiva toscano.

Art. 61. Entro sei mesi dall'applicazione del presente Regolamento sarà provveduto in ogni circondario, su domanda degli interessati, al riconoscimento dei periti secondo le norme stabilite dall'art. 5.

Dopo il termine di cui sopra, decaderanno dall'ufficio i periti delle Prefetture o Sotto Prefetture e delle Associazioni che non abbiano adempiuto alle prescrizioni del presente Regolamento.

Art. 62 I certificati di conduttore di caldaie a vapore rilasciati in virtù delle disposizioni del Regolamento 3 aprile 1890 saranno riconosciuti validi e dovranno essere

rinnovati, su domanda degli interessati, dai Prefetti e Sotto-Prefetti, secondo il modello unico di cui all'art. 46 del presente Regolamento entro il termine di un anno.

Trascorso il detto termine, cessa la validità di tutti i certificati di conduttore di caldaie a vapore che non siano stati rilasciati in conformità alle disposizioni del presente Regolamento.

Art. 63. Entro tre mesi dall'applicazione del presente Regolamento gli utenti dei recipienti di vapore non contemplati dal Regolamento 3 aprile 1890 dovranno denunziare al Prefetto o al Sotto-Prefetto il numero e la destinazione dei recipienti da essi adoperati.

Entro un anno dalla data della denuncia tali recipienti di vapore in esercizio dovranno essere assoggettati alla prova di cui agli art. 23 e 24.

Saranno esonerati da questa prima prova i recipienti già provati e bollati volontariamente colle norme del citato Regolamento. In tal caso il periodo per le visite e prove successive decorrerà dalla data della prova suddetta.

Art. 64. Le Associazioni riconosciute in base al Regolamento 3 aprile 1890 potranno continuare a funzionare, qualunque sia il numero delle caldaie inscritte.

Entro sei mesi dall'applicazione del presente Regolamento esse dovranno far risultare di essersi uniformate alle disposizioni del Regolamento stesso, inviando al Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio per l'approvazione, i loro statuti e regolamenti; e qualora due o più Associazioni operino nello stesso circondario, esse dovranno nel termine suddetto mettersi d'accordo per stabilire una nuova circoscrizione, in modo che in ogni circondario funzioni una Associazione sola.

In caso di mancato accordo, deciderà il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, sentito l'Ispettorato delle miniere.

FERROVIA A ROTAIA UNICA

Recentemente il signor F. B. Behr, di Londra, associato col signor Lartigues, si è fatto promotore di un sistema pel trasporto dei viaggiatori con treni rapidissimi, circolanti sopra ferrovia a rotaia unica sopraelevata, e mossi dalla elettricità. Secondo gli autori questo sistema presenterebbe i vantaggi seguenti:

Ridurre al minimo i pericoli di sviamenti;

Permettere l'adozione di curve con raggi più piccoli degli ordinari, pure avendo velocità maggiori;

Facilitare, lungo le linee esistenti, l'impianto di queste ferrovie speciali destinate solo a treni rapidissimi.

La ferrovia di questo genere ora costruita per l'Esposizione di quest'anno a Bruxelles-Tervueren, è piuttosto un campo di esperienze di grandi proporzioni: l'impianto è fatto presso il parco Tervueren e forma un circuito chiuso dello sviluppo di m. 4871, con curve di m. 500 di raggio, raccordate con parabole a rettifili; in profilo è per più di metà in pendenza del 10.8 0|00, e nel rimanente le pendenze variano dall'orizzontale alla pendenza massima del 21 0|00. L'armamento intieramente metallico è costituito da una serie di cavalletti, i quali sostengono la rotaia portante e quattro rotaie guida. Ogni cavalletto della forma di un **A** è costituito con due montanti obliqui in ferro di angolo di $90 \times 90 \times 10$, inchiodati alla base sopra una traversa metallica ad ⊓ col mezzo di cantonali di mm. 13 di spessore; i due montanti sono fra loro collegati da due altri ferri d'angolo orizzontali, di $60 \times 60 \times 6$, alla estremità dei quali sono assicurate le rotaie guida; mentre la rotaia portante è sostenuta sul vertice del cavalletto. La lunghezza delle rotaie è di m. 9.50, ed esse comprendono quindi 10 cavalletti, i quali distano fra loro di 1 metro, salvo quelli comprendenti i giunti, che distano solo di 50 centimetri. L'altezza dei cavalletti è di m. 1.25 e la loro larghezza alla base è di m. 0.80: le traverse sono lunghe m. 1.52, però in curva sono di m. 2.058, e la maggiore lunghezza trovasi tutta dalla parte esterna della curva; delle croci di Sant'Andrea collegano fra di loro i cavalletti. Le traverse riposano sopra una massicciata di pietrisco, portano inferiormente delle appendici che penetrano nella massicciata e sono destinate ad opporsi agli spostamenti laterali; portano inoltre il conduttore della corrente elettrica, il quale è in ferro, di sezione a ⊓ e sostenuto con isolatori.

L'elettricità viene generata da una serie di dinamo della potenza complessiva di circa 1000 cavalli-vapore, le quali forniscono la corrente al potenziale di 700 *volt*.

La vettura automotrice comprende due *truck* che portano una cassa di 18 metri di lunghezza, la quale può contenere seduti 95 viaggiatori, ed ha alle due estremità le cabine pel personale e per gli apparecchi di manovra. In ciascun *truck* l'appoggio viene dato da 4 ruote del diametro di m. 1.37, e vi sono poi 8 coppie di ruote più piccole che corrono contro le rotaie di guida.

I motori elettrici, del peso ciascuno di 3 tonn., sono in numero di 2 per ciascun *truck* (uno per parte) e sviluppano al massimo 150 cavalli-vapore ciascuno; la trasmissione fra i motori e le ruote del *truck* è con catena; gli assi delle ruote girano in cuscinetti a biglie, con che l'attrito è ridotto al minimo.

I sedili dei viaggiatori sono disposti longitudinalmente in quattro file: due lungo le pareti laterali, due, dosso a dosso, lungo l'asse: lo spazio compreso fra gli schienali delle file intermedie di sedili, è in parte occupato dalle ruote portanti. Un sistema molto complesso e ben studiato di molle permette di ridurre al minimo le vibrazioni della cassa della vettura durante la marcia. Il peso della vettura carica sarà di circa 50 tonn., e la velocità che i costruttori del progetto calcolano di poter raggiungere, di 155 chilometri all'ora. Ci riserviamo di tornare sull'argomento allorchè saranno noti i risultati delle esperienze.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

RESOCONTO DELLA CASSA PENSIONI

per l'anno 1896 (7° dell'Istituzione)

(V. n. precedente).

Relazione dei Sindaci.

Giusta l'incarico avuto dal Comitato della Cassa Pensioni nell'adunanza del 20 maggio u. s., i sottoscritti: comm. ing. Cesare Frescot, cav. avv. Ercole Braschi, in qualità di sindaci, assistiti dal cav. Enrico Rapazzini, capo-controllo delle spese, in rappresentanza della Ragioneria centrale, hanno oggi proceduto alla verificazione delle contabilità, per l'anno 1896, della Cassa Pensioni e del fondo speciale per i disavanzi; e poichè, posti a confronto il giornale e il mastro colle diverse scritturazioni contabili, ne riscontrarono la precisa e regolare corrispondenza, così propongono all'onorevole Comitato di approvare i due bilanci nelle risultanze seguenti:

CASSA PENSIONI.

Attività.

Titoli di valore, alli 31 dicembre 1896, in deposito presso la Societa delle Strade Ferrate del Mediterraneo		L. 59,970,51 .18
Fondo di Cassa	in denaro 315,510.03 in marche da bollo 94.15	» 315,604.18
Quote, maturate al 31 dicembre 1896 e non riscosse, di cedole a scadenza 1° marzo e 1° aprile 1897		» 51,545.59
Crediti diversi		» 1,641,463. »
Totale		L. 61,979,127.95

Passività.

Pagamenti in corso	L. 865,374.35
Fondo pensioni alli 31 dicembre 1896, come risulta dai quadri allegati I e II	L. 61,113,753.59

FONDO SPECIALE.

Attività.

Lire 14,555 rendita italiana 5 0|0 al portatore, al prezzo di acquisto di	L.	272,215.56
Fondo in Cassa	»	181.49
Totale	L.	272,397.05

Quest'ultima cifra di L. 272,397.05, rappresentante il fondo speciale destinato, secondo la legge 27 aprile 1885, a colmare i disavanzi dei vari Istituti di previdenza ferroviari, non ha potuto non impensierire estremamente i sottoscritti. Essi non possono quindi astenersi dal richiamare vivamente l'attenzione del Comitato sulla condizione finanziaria dell'Istituto, tanto più che non mancano seri motivi per dubitare come, pur coi provvedimenti escogitati nel disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati nella tornata del 4 maggio 1897, e che sperano siano sollecitamente approvati, non si provveda forse alla sistemazione definitiva dell'Istituto.

Milano, lì 22 giugno 1897. *Firmati:* C. Frescot
E. Braschi.

Firmato: E. Rapazzini.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Solmona-Isernia.

(*Apertura del tronco Cansano-Isernia*).

Oggi, 18, si inaugura, coll'intervento del Ministro Prinetti, e si apre all'esercizio il tronco Cansano-Isernia, della lunghezza di km. 104, che completa la linea Solmona-Isernia della rete Adriatica.

La stazione di Isernia diventa comune colle reti Mediterranea ed Adriatica e quest'ultima vi disimpegnerà il servizio anche per conto della prima.

Il nuovo tronco comprende le stazioni di Campo di Giove, Palena, Rivisondoli-Pescocostanzo, Roccaraso, S. Ilario Sangro, Alfedena-Scontrone, Castel di Sangro, S. Pietro Avellana, Vastogirardi, Carovilli-Agnone, Pescolanciano, Sessano-Civitanova e Carpinone.

Inoltre comprende le fermate di Montenero-Valcocchiara, Pettoranello e Pesche.

><

Ferrovia Foggia.Potenza.

(*Apertura del tronco Rionero-Potenza*).

A complemento della notizia data nel precedente numero, annunziamo che oggi, 18, si apre pure all'esercizio il tronco Rionero-Potenza, della lunghezza di 44 chilometri, che completa la linea Candela-Rocchetta S. Venere-Potenza.

La funzione inaugurale, coll'intervento del Ministro Prinetti, avrà luogo il giorno 21.

Il nuovo tronco si innesta sulla linea Napoli-Taranto nella stazione di Potenza (Potenza Inferiore) e perciò la stazione stessa diventerà comune colle reti Adriatica e Mediterranea e quest'ultima vi disimpegnerà il servizio anche per conto della prima.

><

Il R. Ispettorato Generale delle strade ferrate.

I giornali hanno annunciato testè essere intendimento dell'on. Ministro dei Lavori Pubblici di incorporare l'Ispettorato Generale delle ferrovie col Ministero da esso dipendente.

Nostre autentiche informazioni ci confermano vero in massima il progetto, il quale però trovasi ancora allo studio, facendo esso parte di quei provvedimenti che il sullodato Ministro ha in animo di introdurre nell'Amministrazione centrale dei Lavori Pubblici.

><

L'orario invernale pei Laghi.

Il giorno 25 corrente si terrà a Roma presso il Regio Ispettorato generale delle Ferrovie la consueta conferenza fra i Rappresentanti del detto Ispettorato e delle varie Amministrazioni interessate, nonchè quelli del Ministero delle Poste, per concordare l'orario invernale sulle linee affluenti ai Laghi della Lombardia.

><

Progetto di lavori per l'ampliamento della stazione di Brescia.

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha compilato e sottoposto alla superiore approvazione il progetto di un secondo gruppo di lavori di ampliamento e di sistemazione della stazione di Brescia, in dipendenza dell'allacciamento nella medesima della linea per Piadena e Parma. Scopo del progetto è quello di provvedere a quanto occorre in detta stazione pel regolare disimpegno del servizio di trazione, onde renderlo adeguato all'importanza di quel deposito locomotive. Il progetto considera quindi più specialmente l'impianto di un deposito nell'area già all'uopo appropriata. La spesa preventivatavi ascende a L. 359,800, escluso l'importo del materiale metallico di armamento, nonchè quello dei meccanismi fissi e dei materiali metallici necessari per la sistemazione del servizio d'acqua.

><

Pel servizio ferroviario alla stazione di Brescia.

C'informano da Brescia che quella Giunta Municipale, in seguito all'istituzione dei treni celeri Milano-Spezia e viceversa, ha ritenuto opportuno di richiamare l'attenzione di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici sul notevole movimento commerciale della stazione di Brescia, allo scopo di ottenere che la stazione medesima sia posta in condizioni da poter approfittare dei nuovi treni.

A raggiungere l'intento di soddisfare alle giuste esigenze del commercio di tutta la provincia e del movimento cittadino, sarebbe necessaria l'istituzione di un treno celere di andata e ritorno Brescia-Parma in coincidenza con quelli ora creati. In mancanza di tale treno, i Bresciani, per usufruire della celerità dei nuovi treni Roma-Milano e viceversa, sarebbero costretti di recarsi direttamente nella stessa Milano con molti inconvenienti e perditempo.

Il Sindaco di Brescia ricevette in questi giorni dall'Ispettorato ferroviario la seguente risposta all'istanza inviata per incarico della Giunta Municipale:

« Esaminato quanto la V. S. Ill.ma espone nella sua Nota, devesi farle presente che il traffico della linea Parma-Brescia non è ancora tale da giustificare l'istituzione di nuovi treni e quindi per stabilire una coppia di treni celeri in coincidenza coi direttissimi da attivarsi fra Roma e Milano per la via Sarzana-Parma occorrerebbe spostare sulla detta linea qualcuno dei treni esistenti. Un tale spostamento, come la S. V. Ill.ma ben comprenderà, porterebbe però non lieve nocumento agli interessi dei paesi attraversati dalla linea Parma-Brescia, e ciò tanto nei riguardi del servizio locale come in quello di coincidenza. Dispiace pertanto che non sia possibile, almeno per ora, corrispondere in modo favorevole ai desideri dei quali la S. V. Ill.ma si rende interprete ».

><

Biglietti di andata e ritorno per le feste del 19 e 20 corrente.

Si porta a conoscenza del pubblico che nella ricorrenza dei due giorni festivi 19 e 20 corrente, i biglietti normali di andata e ritorno distribuiti dalle grandi reti ferroviarie nei giorni 18, 19 e 20, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo colle ferrovie, tramvie e Società di Navigazione lacuali in corrispondenza, saranno validi per effettuare il viaggio di ritorno fino all'ultimo convoglio del giorno 21 corrente.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Limitazione delle facoltà della stazione di Milano P. Garibaldi ed estensione di quelle di Milano P. Sempione).

La Mediterranea, dietro approvazione governativa ed accordi colla Rete Adriatica, avvisa che, a cominciare dal 25 andante, le spedizioni a vagone completo delle merci a piccola velocità ascritte alle categorie 22^a (*combustibili*) e 23^a (*avanzi, cascami e concimi*) delle tariffe e condizioni pei trasporti, ed appartenenti alle ultime tre classi, non potranno, in via transitoria e per evitare ingombri durante i maggiori trasporti, essere consegnate per l'inoltro, nè indirizzate in arrivo, alla stazione di Milano P. Garibaldi, la quale pertanto dal detto giorno rimane esclusa dal servizio dei trasporti suaccennati tanto in partenza, quanto in arrivo.

È fatta eccezione soltanto per i trasporti a vagone completo delle Ditte aventi stabilimento raccordato alla stazione medesima (*Ditta A. Grondona, Comi e Comp.: Società Magazzini Generali e Dock di Lombardia; Società Unione del Gas; Ditta Stucky Giovanni; Società Cooperativa di consumo fra il personale ferroviario; Ditta Breda ing. Ernesto; Stabilimento Elvetica*).

Lo scalo di Milano P. Sempione, già abilitato al ricevimento in arrivo di tutte le merci a piccola velocità, a vagone completo, delle ultime tre classi delle tariffe, e quindi anche di quelle suindicate, dal giorno 25 corr. sarà pure ammesso ad effettuare le spedizioni delle merci delle categorie 22^a e 23^a, a vagone completo, appartenenti alle ultime tre classi.

Le stazioni di Milano P. Ticinese e di Milano Porta Romana rimangono abilitate al completo servizio delle merci a piccola velocità, epperciò anche alla spedizione ed al ricevimento di quelle delle categorie summentovate, che i mittenti intendano inoltrare da esse, od indirizzarvi.

><

Linea Reggio-Castrocucco.

(Progetti e proposte presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto di lavori di consolidamento del rilevato in frana, fra i chilom. 249.366.13 e 249,527.48 da Battipaglia, fra le stazioni di Falerna e di Sant'Eufemia Marina. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 27,500;

2. La proposta pel rivestimento in muratura con scogliera di massi artificiali, per difendere dalle corrosioni il piede dell'argine a valle dei manufatti, ai chilometri 252.853.61 e 252.979.86 da Battipaglia, fra le stazioni di Falerna e di Sant'Eufemia Marina. Spesa preventivata L. 28,800;

3. Proposta per la costruzione di muri d'ala a monte ed a valle del sottovia a travate in ferro di luce m. 2, al chilom. 171.400.17 da Battipaglia, con annesso preventivo di spesa di L. 2000;

4. La proposta per la costruzione di una briglia allo sbocco della valle del torrente San Martino, al chilometro 221.407.21 da Battipaglia, e per l'alzamento del muro contenitore destro, fra le stazioni di Longobardi e di Belmonte. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 8800;

5. La proposta per la demolizione degli attuali argini contenitori rovinati e per la costruzione di due altri nuovi a monte del ponte sul torrente Torbido, al chilometro 235.611 da Battipaglia, fra le stazioni di Serra Aiello e di Nocera Tirinese. Spesa preventivata L. 14,500;

6. Proposta per la sistemazione delle opere di difesa della spalla sinistra del ponte sul Pantano Quintieri, al chilom. 235.953.38 da Battipaglia, e per la costruzione di un muro di rivestimento alla scarpa a valle dell'argine compreso fra il detto ponte ed il ponticello, al chilometro 236.113.22, fra le stazioni di Serra Aiello e di Nocera Tirinese. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 26,200;

7. Proposta per la costruzione di una briglia alla origine del cono di deiezione del torrente Gariglio e pel rialzo della prima e della seconda diga contenitrice a sinistra, a monte del ponte in ferro, al chilom. 192.394.35 da Battipaglia, tra le stazioni di Fuscaldo e di Guardia Piemontese. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ascende a L. 45,000;

8. La proposta per la costruzione di un argine contenitore alla sponda destra del torrente Mercando, al chilometro 193.700.11, fra le stazioni di Guardia Piemontese e di Fuscaldo. Spesa preventivata L. 13,000;

9. Proposta per la costruzione di una briglia a monte del torrente Santa Barbara, al chilom. 220.469.54 da Battipaglia, e per l'innalzamento del muro di difesa dello stesso (lato Battipaglia), fra i chilometri 220.345.50 e 220.552.44, fra le stazioni di Longobardi e di Belmonte, con preventivo di spesa di L. 19.000;

10. La proposta per l'esecuzione di lavori di prolungamento e di rialzamento del pignone a monte del ponte sul torrente Cetraro, al chilom. 180.384.84 da Battipaglia, fra le stazioni di Cetraro e di Capo Bonifati. Spesa preventivata L. 15.000;

11. Proposta di lavori di rialzamento e di prolungamento di due pignoni a monte del ponte ferroviario e per la costruzione di una briglia trasversale all'origlia del cono di deiezione del torrente Santa Maria, al chilometro 182.403.39 da Battipaglia, tra le stazioni di Fuscaldo e di Guardia Piemontese. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 45.000.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Proposte di lavori approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte per lavori dell'Adriatica:

1. Proposta per l'impianto di una pensilina metallica sul marciapiedi principale della stazione di Brindisi Superiore, nella linea da *Bologna* a *Otranto;* per la costruzione di un dormitorio ad uso del personale viaggiante; di un piccolo fabbricato ad uso di lampisteria, nonchè per alcune migliorie ed aggiunte agl'impianti del servizio merci nella stazione medesima. La spesa all'uopo preventivata, escluso il valore del materiale metallico di armamento, ammonta a L. 48,430;

2. La proposta per l'impianto di segnali a disco e di una suoneria di segnalamento dei treni, a protezione del passaggio a livello detto del Calderaio al chilometro 6.145 della linea da *Firenze* a *Faenza*, con annesso preventivo di spesa di L. 3100;

3. La proposta dei lavori di sistemazione del segnale a disco girevole verso Ferrara, nella *stazione di Argenta*. Spesa occorrente L. 140;

4. La proposta per il prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Arquà-Polesine lungo la ferrovia da *Bologna* a *Padova*. Spesa occorrente L. 5050, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

5. La proposta per alcuni lavori addizionali da eseguire nel primo tronco della condotta d'acqua, dalla galleria degli Allocchi alla stazione di Faenza, fra la galleria stessa e la stazione di Marradi (linea *Faenza-Firenze*), con preventivo di spesa di L. 19,400;

6. La proposta per la ricostruzione di alcuni tratti di arco rovescio mancanti, e per la ricostruzione di altri tratti di arco rovescio e di piedritti di costruzione difettosa nella galleria di Varano, fra i chilom. 207.169.50 e 207.208.10 della linea da *Bologna* ad *Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6800;

7. La proposta dei lavori occorrenti per sostenere la tubolatura della condotta d'acqua del Principe Massimo nel tratto che sovrasta il muro ad archi al chilometro 64.800 della linea da *Roma* a *Solmona*. Spesa occorrente L. 900.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta di lavori di consolidamento di un tratto di trincea compresa fra i chilometri 190.722 e 190.930, lungo la ferrovia da *Falconara* a *Terontola*. Spesa prevista L. 8000;

2. La proposta per l'impianto di un nuovo collegamento fra il binario di prima linea e quello di seconda, dal lato verso Bologna, nella *stazione di Rimini*. Spesa occorrente L. 772, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

3. La nuova proposta per provvedere alla costruzione di due forni da pane presso le case cantoniere ai chilometri 453.677 e 463,275 della linea da *Bologna* ad *Otranto*. Spesa preventivata L. 760;

4. La proposta pei lavori di ampliamento e di sistemazione del magazzino merci e dei piani caricatori nella stazione di Bergamo, lungo la ferrovia *Treviglio-Bolzano-Rovato*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 40,700. All'esecuzione dei lavori si propone di provvedere mediante due appalti a licitazione privata, uno per i lavori murari e di terra, e l'altro per la costruzione di una tettoia metallica per coprire il piano caricatore;

5. Il contratto stipulato con la Ditta B. Kolher di Savona per la costruzione della nuova travata sul torrente Ausa, presso la stazione di Rimini, lungo la ferrovia da *Bologna* ad *Otranto;*

6. Gli schemi di contratto e di capitolato:

a) per l'appalto, fornitura e posa in opera d'una nuova travata metallica a semplice binario nel sottovia per la strada del Serraglio nella *stazione di Prato*, e pei lavori di modificazione dell'impalcatura metallica attualmente in opera sul sottovia medesimo;

b) Per l'esecuzione dei movimenti di terra e delle opere murarie occorrenti per l'ampliamento della stazione di Prato, nella linea *Firenze-Pistoia-Pisa;*

7. Lo schema di contratto per l'esecuzione dei lavori della conduttura d'acqua per la stazione di Tagliacozzo, nella linea da *Roma* a *Solmona*, da derivarsi dalla galleria di Montebove, con diramazione per gli abitati di Poggetello e di Tagliacozzo;

8. L'atto di sottomissione stipulato colla Ditta Matteo Rotondo per l'appalto dei lavori di terra e murari occorrenti per provvedere al prolungamenlo del binario d'incrocio nella *stazione di Apricena;*

9. La proposta per l'applicazione degli apparecchi elettrici di controllo a correnti invertite, al segnale a disco verso Roma, nella *stazione di Terontola*. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 740.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la costruzione di un serbatoio d'acqua, della capacità di mc. 200, con condotta d'acqua al rifornitore della stazione di Caldare, nella linea da *Bicocca a Caldare*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 13,976.87, ed alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere mediante cottimo a trattativa privata;

2. La proposta delle opere e provviste occorrenti pel ricollocamento di due cordoni telegrafici nella galleria di Lercara, fra i chilom. 77.728 e 78.819 della ferrovia da *Palermo a Porto Empedocle*, con annesso preventivo di spesa di L. 794.40;

3. Il progetto dei lavori di ampliamento del piazzale e per la costruzione di un nuovo piano caricatore nella stazione di Vittoria, nella ferrovia da *Noto a Licata*, a motivo che gli attuali piano caricatore e magazzino merci, per l'aumentato traffico in quella località, sono in atto insufficienti alle esigenze del servizio.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto compilato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Salerno, nella linea da Napoli ad Eboli. La spesa complessiva all'uopo preventivata ascende a L. 509,615.74. Si propone di appaltare mediante licitazione privata per i lavori di terra e di muratura e per la massicciata, il cui importo è presunto di circa L. 300,000;

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi un progetto della Mediterranea per la costruzione di un binario di allacciamento del porto mercantile di Spezia colla ferrovia Spezia-Pisa. Il progetto considera una spesa di L. 242,000, compreso il valore dei materiali metallici di armamento; però la Società predetta si sarebbe obbligata di eseguire *à forfait*, per la somma di L. 130,000, le forniture ed i lavori previsti nel progetto medesimo, lasciando a carico dello Stato le espropriazioni temporanee e quelle permanenti, nonchè la provvista dei materiali metallici di armamento;

Ha dato il suo parere su di una nuova domanda relativa all'ammontare della multa, nella quale è incorsa la Società per le Strade Ferrate della Sicilia pel ritardo da essa frapposto nel cominciamento del servizio di navigazione, con *ferry-boats*, nello Stretto di Messina;

Ha espresso l'avviso che possano essere approvati gli

atti di collaudo e di liquidazione dei lavori eseguiti a cura della Società delle Strade Ferrate della Sicilia, in appalto all'Impresa Ferrari Celeste, per le riparazioni alle deviazioni dei torrenti Solito e Pescazzo, fra i chilometri 121.160 e 123.151, sulla linea ferroviaria Roccapalumba-Santa Caterina;

Ha manifestato il suo avviso sopra di un atto di transazione concordata fra l'Amministrazione governativa e la principessa Anna Maria Borghese De Ferrari, a definizione di una vertenza per indennità di esproprio di una zona di terreno occorsa per la costruzione del nuovo scalo merci a piazza Brignole in Genova.

Il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso che si possa concedere l'autorizzazione per l'esercizio a trazione elettrica delle tramvie di Milano, ed approvarsi il relativo disciplinare con le modificazioni da esso Consiglio suggerite.

Col detto parere il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso di massima, che sia di competenza del Ministero e non dei signori Prefetti, l'approvazione delle convenzioni fra Ditte esercenti tramvie a trazione meccanica, e quelle esercenti ferrovie, per gli attraversamenti o per l'uso promiscuo di binari, nonchè l'approvazione dei progetti esecutivi; ed ha opinato che non si possano delegare ai Prefetti le attribuzioni di cui agli articoli 1, 2, 3, 4 dal capoverso dell'art. 11, dal capoverso dell'art. 12, dall'art. 43 e dal 2° e 3° capoverso dell'articolo 46 della Legge 27 dicembre 1896.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha sottoposto, con parere favorevole, alla superiore approvazione una domanda della Ditta Latore per ottenere le stesse facilitazioni concesse ad altre Ditte, per i suoi trasporti di olio di oliva a carico completo da Montalbano Jonico e da San Basilio dei Pisticci a Napoli, obbligandosi ad un traffico minimo annuale di 60 tonnellate.

—

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha concesso l'abbuono di L. 0.51 la tonnellata, che vige a favore della spedizione di cereali, farine e zolfi, ecc., facenti capo alle stazioni della tramvia Navacchio-Calci, da e per Livorno a Pisa, anche a favore di quelle da e per la Maremma ed il Veneto, con l'obbligo di un minimo traffico annuale di 50 tonnellate.

—

Sono in corso di approvazione le seguenti proposte riguardanti il servizio delle tariffe:

a) Proposta che sia accordata alla Ditta Toschi di Padova di effettuare il trasporto di 4000 tonnellate di pietrame da Battaglia a Polesella nel periodo di 130 giorni, a partire dal 1° settembre corrente, al prezzo di L. 0,0357 la tonnellata, oltre il diritto fisso, depurato delle quote relative al carico ed allo scarico, che viene fatto dalla Ditta concessionaria;

b) Proposta che la concessione accordata alla Ditta Vigliezzi e Comp., pel trasporto di giobertite in partenza da Alpignano, sia estesa, limitatamente al percorso Mediterraneo, alle spedizioni di detta merce diretta alla stazione di Bovisa;

c) Proposta che sia accordata alla Ditta Giovanni Brunetto di Treviso di effettuare i suoi trasporti di paglia comune in balle, dalle stazioni di Adria e di Ferrara, in destinazione di Treviso e di Spesiano, al prezzo di L. 0,0408 la tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso normale, verso impegno nella Ditta di un traffico minimo annuale di 1100 tonnellate;

d) La proposta che sia accordato alla Società delle Ferriere di Udine e di Pont Saint-Martin di effettuare le sue spedizioni di scorie di ferro da Udine a Cormons-transito, al prezzo di L. 0.68 la tonnellata, oltre il diritto fisso, ridotto della quota relativa al carico che resta a cura della Società concessionaria, e verso impegno, da parte della medesima, di raggiungere un traffico minimo annuale di 2000 a 2500 tonnellate;

e) La proposta che sia concessa alla Ditta Massardi e Gaffuri di effettuare i loro trasporti di pietra, destinata ai lavori del Palazzo di Giustizia, da Rezzato a Roma, al prezzo di L. 21.50 la tonnellata, oltre il diritto fisso, verso impegno di un traffico annuale di 300 vagoni fra pietra greggia e lavorata;

f) La proposta che la concessione accordata alla Unione Lombarda fra i negozianti di vino in Milano pel trasporto di vino e mosto dall'Italia Meridionale, sia rinnovata pel periodo dal 25 settembre corrente a tutto il 30 settembre 1898, con talune modificazioni, cioè abbuono sui prezzi della tariffa locale, n. 204, serie *B*, di L. 1 la tonnellata per un quantitativo minimo di 15,000 a 20,000 tonnellate; di L. 1.50 la tonnellata per il quantitativo di oltre 20,000 tonnellate fino a tonn. 30,000; e di L. 2 per il quantitativo di oltre 30,000 tonnellate, applicando il prezzo di L. 0.0969 per vagone e chilometro al trasporto dei fusti vuoti di ritorno.

—

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha concesso all'Unione Lombarda fra i negozianti di vino in Milano di effettuare le sue spedizioni di ceste vuote nuove, in destinazione di San Severo ed altre, ai prezzi stabiliti per le ceste vuote usate, cioè di 4ª classe, tariffa speciale n. 75, verso impegno di un traffico di ritorno non minore di 100 vagoni d'uva fresca.

—

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha accordato alla Ditta Rossari e Maccario di Milano le stesse agevolazioni consentite alla Ditta Mongili per il trasporto di bozzoli morti doppi in grana, sfarfallati, ecc., e cascami di seta, da Milano a Briançon e Tenay.

Comm. ANTONIO PARIANI

Nella mattina di giovedì, 16 corrente, moriva in Torino, il

Comm. ANTONIO PARIANI

Direttore della Banca di Torino, Vice-Presidente del Consiglio d'amministrazione della Società delle Ferrovie del Mediterraneo e Presidente della Società delle Ferrovie secondarie della Sardegna.

Da parecchio tempo, l'egregio uomo era afflitto da una grave malattia, ma nulla poteva far supporre una catastrofe così vicina.

La perdita del comm. Pariani, in cui si ammirava l'ingegno, l'esperienza e l'integrità del carattere, sarà da tutti rimpianta con vivo dolore.

Meglio di quanto potremmo dire di lui, pubblichiamo le concise e affettuose parole pronunciate sulla bara dal senatore Sanseverino, Presidente delle Ferrovie del Mediterraneo, e dall'avv. Marangoni per la Banca di Torino.

Ieri alle 16,30 venivano resi gli ultimi onori col trasporto della salma dalla abitazione alla Chiesa e quindi alla Stazione di P. N.

Numerosa folla assisteva alla triste cerimonia.

Dopo le confraternite religiose e il carro funebre che scompariva sotto le corone, seguiva una lunghissima schiera di notabilità di Torino e di altre città, specialmente delle ferrovie, della finanza e delle industrie.

Tenevano i cordoni il Prefetto conte Municchi; il conte Sanseverino, presidente della Mediterranea; il comm. Massa, Direttore generale delle Ferrovie Mediterranee; il Direttore della Sede del Banco di Napoli; il direttore della Sede della Banca d'Italia; il comm. Parodi, rappresentante il Consiglio delle Ferrovie Adriatiche; l'avvocato Marangoni, per la Banca di Torino.

Subito dopo il feretro erano i parenti, i Consiglieri di Amministrazione della Mediterranea Frescot, Casana, Falcone, Bigatti, Rava, Cattaneo, Maraini, Pollone, Villa, Allasia (sindaco), e quindi la numerosa falange degli amici e ammiratori del defunto.

Fra essi notammo molti banchieri e finanzieri, molti rappresentanti degli Istituti di credito della nostra città, funzionari del R. Ispettorato delle ferrovie e delle due Società Mediterranea ed Adriatica, delle Ferrovie secondarie della Sardegna, di Società tramviarie, ecc., ecc.

La Società fra gli operai delle Officine delle ferrovie Mediterranee era intervenuta con bandiera.

Alla stazione il conte Sanseverino pronunciò il seguente discorso:

« Con l'animo grandemente addolorato porto l'estremo saluto alla salma del nostro compianto Pariani, a nome del Consiglio, della Direzione Generale e del personale dell'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, che piangono la perdita del loro illustre e caro Vice-Presidente.

« Sino dalla costituzione della Società il Pariani sostenne tale carica con quella competenza ed amore che si addicevano alla sua elevata intelligenza ed all'animo suo nobilissimo.

« Mente lucida, educata a seri studi, con chiara e precisa parola trattava le ardue questioni di diritto e di amministrazione.

« La fermezza dei propositi conciliava colla squisita cortesia dei modi, ond'è che simpatia e rispetto lo circondarono in vita, ed ora sulla sua tomba unanime è il rimpianto.

« A me, che per le leggi ordinarie della vita non avrei dovuto sopravvivere al Pariani, dura sorte rapì il collega e l'amico, e sul suo feretro, fra le lagrime, gli dico quanto lo amava, quanto lo stimava e come esso vivrà sempre nel mio pensiero e nel mio cuore ».

Infine l'avv. Marangoni diede l'estremo saluto con queste parole:

« Collaboratore dell'illustre e caro estinto in quella che fu la sua creazione e l'oggetto delle sue più dilette, quotidiane cure, porto alla fredda salma, che mi sta innanzi, l'ultimo doloroso vale a nome mio, a nome degli impiegati, a nome degli azionisti tutti, i cui sentimenti so di interpretare.

« Pariani, mente eletta, uno degli ingegni molteplici che sono rara, privilegiata produzione dell'Italia nostra, brillava di luce superiore ovunque esplicava l'opera sua.

« La Banca da lui creata che s'intitolò al nome di questa Torino non venne meno a siffatto glorioso nome, nel campo economico, in Italia e all'estero, lo illustrò colle sue operazioni.

« Valga per tutte la grandiosa operazione delle Bonifiche Ferraresi, della quale il nostro caro estinto andava giustamente fiero.

« Pariani, alieno da ogni lotta politica ed amministrativa, sentiva però altamente l'amore di patria e l'amore per questa città, ormai diventata anche la sua.

« Egli, pur curando gli interessi dell'Istituto, ebbe sempre in vista l'utile ed il decoro di Torino e dell'Italia.

« Pariani fu il vero uomo: giusto, sereno e di tenace proposito. Il dovere era per lui cosa sacra; al dovere non esitava sacrificare quanto aveva di più prezioso e di più caro: gli stessi sentimenti del suo ottimo cuore.

« Pariani tenne sempre alta ed immacolata la bandiera della più pura onestà in quel campo degli affari che si presta a tante insidie ed a tanti attacchi.

« Vale!

« La tua bandiera sarà la nostra; il tuo esempio sarà sempre nostra guida; tu sarai sempre la nostra gloria!

« Vale ».

Stamane la salma, accompagnata dai parenti, dai Capi Servizio della Mediterranea, dall'avv. Marangoni e da altri funzionari della ferrovia e dagli amici venne trasportata ad Oleggio ove sarà tumulata.

Ing. nob. cav. GIUSEPPE MELISURGO.

Il giorno 13 corrente, dopo lunga e penosa malattia, moriva a soli 43 anni, in Milano, il nob. cav. Giuseppe Melisurgo, ingegnere navale, Direttore tecnico delle Acciaierie di Terni.

Laureato ingegnere navale, occupò cariche importanti nell'Ingegneria, ed il Governo, che ne conosceva l'alto valore, lo mandò in missione al Creuzot, dove rimase due anni, poi alle Acciaierie di Terni, delle quali venne in seguito designato a coprire il posto di Ingegnere Direttore tecnico, carica che egli disimpegnava con molta competenza.

Attualmente aveva pur il titolo di maggiore ingegnere navale della riserva.

L'Amministrazione delle Acciaierie, che l'ebbe per otto anni, ed il Governo, rimpiangeranno con vivo dolore un così distinto funzionario, che nel vigore degli anni e dell'intelligenza si è spento.

Inviamo alla desolata famiglia, ed in particolare all'egregio amico nostro, comm. Nicola Melisurgo, fratello del defunto, le nostre più vive e sincere condoglianze.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Trentine. — Telegrafano da Vienna che il ministro delle ferrovie accordò il contributo di 300 mila fiorini per la ferrovia Riva-Tione-Pinzolo.

Noi vogliamo sperare — scrive il *Cittadino di Brescia* — che queste notizie non rallenteranno il lavoro per affrettare gli studi della linea Trento-Brescia.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Per iniziativa di un Comitato locale, venne indetta a Piovà una riunione pel giorno 3 p. v. ottobre.

Si prevede che la riunione riuscirà numerosa ed importante per le molte notabilità le quali hanno già dichiarato di parteciparvi.

A mezzo poi di una circolare a stampa, che verrà spedita a tutte le autorità dei paesi limitrofi e di quelli che si incontrano sul percorso della progettata ferrovia, si spera ottenere un buon numero di adesioni.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,960,761.15, con un aumento di lire 16,408.78 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1897 si ragguaglia a L. 25,791,564.25, presentando un aumento di L. 270,093.31 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate

della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 316,691, con un aumento di L. 15,657 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1897 ammontano a lire 1,423,667, con un aumento di L. 58,738 sull'esercizio precedente.

Ferrovia Mantova-Modena. — In esecuzione della deliberazione dell'assemblea tenuta nello scorso giugno, l'Amministrazione della ferrovia Mantova-Modena procede all'acquisto di 1580 azioni sociali al prezzo di L. 100 caduna.

I possessori di azioni che intendano di cederle a quel prezzo, ne potranno dare avviso alla Società, alla sua Sede in Torino, al più tardi entro il 31 ottobre p. v.

Il movimento delle tramvie di Milano in agosto. — Nel passato mese di agosto le tramvie di Milano trasportarono 3,216,624 passeggieri di cui 2,756,648 con biglietti ordinari, 257,207 con biglietti di corrispondenza e 202,769 con biglietti di corrispondenti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Si ha da Berna che la Commissione per il riscatto delle ferrovie del Consiglio nazionale ha interpellato il Consiglio federale, come ne avevano espresso il desiderio diversi membri di essa, se non fosse il caso di includere nelle ferrovie da riscattarsi anche diverse secondarie.

Il Consiglio federale ha risolto, in via di massima, che esso è contrario ad un'ampliamento della progettata nazionalizzazione, che, come si sa, è limitata alle cinque ferrovie principali. Il Consiglio federale ammette che dopo la nazionalizzazione delle ferrovie principali, quella delle ferrovie secondarie non è che una quistione di tempo.

Per quanto concerne il sovvenzionamento del Sempione di 4, 5 milioni che la Confederazione è obbligata, in forza di legge, a pagare ai Cantoni, il Consiglio federale crede che i Cantoni del Sempione in occasione della liquidazione della ferrovia Giura-Sempione non potranno sollevare pretese per il sussidio federale, perchè dopo il pagamento delle azioni privilegiate ed originarie, difficilmente resterà alcun che per le azioni di seconda categoria.

Per ciò poi che riflette il sovvenzionamento delle ferrovie secondarie, proposto da Gobat ed altri, il Consiglio federale ritiene che ciò formi una quistione a parte, che ha nulla a che vedere col presente progetto di riscatto e che avrebbe per oggetto soltanto di rendere più difficile il riscatto stesso.

Ferrovie Francesi. — *Ferrovia Chamonix-Montenvers.* — Con legge del 12 agosto 1897 è dichiarato di pubblica utilità l'impianto, nel Dipartimento dell'Alta Savoia, di una ferrovia d'interesse locale, a scartamento di un metro di larghezza ed a cremaliera, da Chamonix al Montenvers.

Il Dipartimento dell'Alta Savoia è autorizzato a provvedere all'esecuzione della linea di cui si tratta, come ferrovia d'interesse locale, conformemente alle clausole e condizioni della convenzione passata, il 6 marzo 1897, tra il Prefetto dell'Alta Savoia da una parte, ed i signori Burtin, Chapuis, Montfort e Perrodes dall'altra.

Questa ferrovia partirà dal borgo di Chamonix, sulla sponda sinistra dell'Arve, nel luogo detto « il Bioley », passerà presso il villaggio dei Barats e giungerà all'Hôtel del Montenvers. La sua lunghezza sarà di circa 5500 metri.

Le vetture, di un tipo unico, saranno guernite e chiuse a vetri. Si percepirà, per il trasporto dei viaggiatori, la somma di fr. 1.93 per chilometro, cioè fr. 1.33 per chilometro per la salita e fr. 0.66 per chilom. per la discesa.

Ferrovia della Jungfrau. — *L'armamento.* — Alle notizie ripetutamente date sulla ferrovia progettata per la Jungfrau, i cui lavori sono in corso di esecuzione, aggiungiamo ora qualche informazione sull'armamento che per essa si vuole adottare. Nella scelta del sistema di armamento si ritenne condizione indispensabile che la manutenzione fosse ridotta al minimo possibile, in vista specialmente del fatto che la linea che conduce a quelle altitudini difficilmente accessibili, è quasi tutta in galleria.

Gli accidenti verificatisi nelle linee di Snowdon, di Pikès Peak ed in altre ferrovie a dentiera, esigono poi in modo assoluto che tanto l'armamento che il materiale mobile debbano soddisfare alle condizioni di una sicurezza completa.

Parecchie questioni erano collegate alla scelta dell'armamento: il fatto che solo per non molte settimane dell'anno (al massimo 100 giorni) la linea potrà venir esercitata, ed il traffico relativamente intenso in quel periodo dell'anno, consiglia di limitare per quanto è possibile il personale ed il materiale mobile: in conseguenza si è preferito l'adozione di treni pesanti, piuttosto che l'impiego di treni leggeri e numerosi. Normalmente il treno verrebbe formato con una vettura automobile contenente 30 viaggiatori ed altra a rimorchio di 50; il tutto del peso in carico di 26 tonn.: per tale treno trascinato con velocità di km. 8,5 all'ora, su pendenza del 25 p. 0|0, occorrono 212 cav. vap. In principio ed in fine della stagione, allorchè il traffico è minore, non si metterebbe la vettura a rimorchio, impiegando solo quella automotrice.

Si comprende che per garantire la sicurezza dell'esercizio occorre un armamento solido e robusto. Questo armamento è con rotaie d'acciaio lunghe m. 10,50, tipo Vignoles, e del peso di kg. 20,6 al metro lineare. Esse vengono fissate col mezzo di buloni a vite sopra traverse di acciaio dolce, lunghe m. 1,80, della solita sezione trapezoidale delle traverse metalliche, chiuse all'estremità, e del peso di kg. 37. Lo scartamento del binario è di m. 1, e le traverse sono distanti un metro, salvo quelle comprendenti i giunti delle rotaie ed i giunti dell'asta dentata, le quali sono distanti m. 0,50. Siccome l'asta dentata è in tronchi di m. 3,50 di lunghezza, cioè tre tronchi ogni rotaia, si hanno per ogni rotaia 12 traverse. L'asta dentata collocata sull'asse del binario, è di sezione simile alla rotaia Vignoles, con la testa più alta che costituisce la dentatura: è quindi di un sol pezzo ed è difficile che vi occorrano riparazioni. Essa pesa kg. 34 per metro corrente, ed è fissata alle traverse metalliche in modo analogo a quello col quale sono fissate le rotaie.

La forma speciale dell'asta dentata, permette l'impiego di ganasce che impediscono il sollevamento del veicolo e lo spostamento laterale della ruota dentata: esse servono altresì per frenare il veicolo, e sono manovrate dal conduttore. L'armamento completo pesa kg. 125 per metro corrente, ed è più economico di quello della Wegneralp che pesa kg. 130.

Tale sistema di armamento è stato approvato dal Dipartimento federale svizzero delle ferrovie, ed i due primi tronchi della linea (dalla Scheidegg al Grindelwald, 4092 metri) sono stati concessi, come è noto, al signor Guyer-Zeller, alla fine del dicembre scorso, e sono ora in costruzione.

Ferrovie centrali del Brasile. — Si annunzia da Londra che una convenzione venne stipulata tra i rappresentanti finanziari del Governo brasiliano da una parte ed i signori fratelli Rothschild, la *Disconto Gesellschaft* berlinese e il *Comptoir National d'escompte* di Parigi riuniti dall'altra, per la concessione dell'esercizio della ferrovia centrale del Brasile.

Il Governo brasiliano riceverà un'anticipazione di lire sterline 5,000,000 all'interesse del 6 0|0; e concede in cambio l'esercizio della ferrovia per 60 anni.

Il capitale della Compagnia d'esercizio è diviso in azioni ordinarie 2,500,000, 2,500,000 azioni di preferenza e lire sterline 4,000,000 di obbligazioni al 5 0|0 di cui lire sterline 3,500,000 sono offerte con pubblica sottoscrizione a 95.

Il sindacato è composto, come sopra abbiamo detto, di grandi case di Londra e di stabilimenti finanziari considerevoli in Francia ed in Germania.

Un telegramma da Rio annunzia che questa notizia ha prodotto una eccellente impressione. Il Governo sta studiando le opportune misure per potere rimediare alle difficoltà finanziarie, e mercè le economie, provocare un miglioramento del cambio.

Ferrovie della Turchia Asiatica. — *Il prolungamento della linea Smirne-Cassaba.* — È prossima la apertura all'esercizio della prima sezione del prolungamento della ferrovia Smirne-Cassaba. Questa sezione, che misura 120 chilometri, collega Alascheir, punto terminale dell'antica rete, a Ouchack, città commerciale di circa 40,000 abitanti, e centro di fabbricazione dei celebri tappeti di Smirne.

Notizie Diverse

L'impiego del petrolio come combustibile nella galleria dell'Arlberg. — La ventilazione della galleria dell'Arlberg è così cattiva che vi si conserva quasi in permanenza un'atmosfera pregna di fumo al punto da rendere assai difficile la vista dei segnali. Si cercò di ovviare a questo inconveniente impiegando il coke pel riscaldamento delle locomotive durante la traversata della galleria, ma i risultati non furono vantaggiosi in causa dell'ossido di carbonio che si sviluppa nella combustione.

In seguito a numerosi esperimenti, la Direzione delle Ferrovie Austriache ha deciso di applicare a tutte le locomotive di quella linea un riscaldamento misto a carbon fossile e ad olii pesanti secondo il sistema Holden. Per questo scopo venne collocato da ciascun lato della porta del focolare un iniettore a doppio effetto, azionato dal vapore, col quale viene inviato sopra il combustibile un getto d'olio polverizzato ed una corrente d'aria per attivare la combustione; questa avviene in modo perfetto in causa dell'estrema divisione del combustibile fluido, e quindi risulta grandemente ridotta la produzione del fumo.

L'olio pesante (ricavato dal petrolio o dal catrame) è racchiuso in un serbatoio posto sul tender: se ne aumenta la fluidità riscaldandolo colla circolazione di vapore.

Prima di entrare nella galleria si sospende di caricare la griglia con carbone, e si fa funzionare l'iniettore, cosicchè la traversata dell'Arlberg si effettua con riscaldamento misto.

Dacchè venne applicato questo sistema, l'atmosfera della galleria non è più carica di fumo, e contiene circa il sesto di acido carbonio in confronto a quello che conteneva prima.

La potenza dell'evaporazione si è elevata a Kg. 9.4 di acqua per ogni chilogrammo di combustibile, e per far traversare in 10 minuti ad un treno di 260 tonnellate i Km. 10.4 della galleria s'impiegano Kg. 113 d'olio pesante e 50 Kg. di carbon fossile.

L'illuminazione dei vagoni. — Nella Svizzera l'illuminazione elettrica delle strade ferrate fa tutti i giorni grandi progressi. Alla fine del 1896 vi si contavano 525 vagoni con lampade elettriche.

Alcune Compagnie trasformarono da allora l'illuminazione di tutti i loro vagoni antichi o nuovi; altre preferirono non interessarsi che dei vagoni in costruzione. In tutti i paesi si son fatti saggi così concludenti, che si può sperare che il XX secolo non vedrà più lampade a petrolio od a gaz nei compartimenti delle strade ferrate.

Anche in Ispagna la Compagnia dei tramways di Madrid ha fatto dei saggi di illuminazione elettrica con accumulatori, in due vetture della sua linea dell'Est. Di fronte ai magnifici risultati ottenuti, la Compagnia ha deciso d'impiegare questo sistema d'illuminazione per tutte le sue vetture. E' il primo tentativo di tal genere fatto sin qui nella Spagna. Speriamo che non si arresteranno là e che presto la luce elettrica sia diffusa ovunque. Vi sono anche in quel paese tanti bei corsi d'acqua da utilizzare! Così *L'Eeltricità.*

Altiforni americani. — Il nuovo impianto di altiforni della *Carnegie Steel Company* a Duquesne (Pittsburg) è quanto di più grandioso esiste al mondo. Comprende quattro forni alti 100 piedi (m. 304.79), con 10 bucolari. Ogni forno ha quattro apparecchi Cowper alti 90 piedi (m. 27.45) e con 20 piedi (m. 6.09) di diametro. La carica, consistente ordinariamente di un vagone di 5 tonnellate di minerale, giunge alla bocca di ogni forno e si versa automaticamente in esso.

La temperatura dell'aria è di 1000 F.: i due forni già in esercizio e dei quali si hanno notizie, ricevono in media 38,000 piedi cubici di vento per minuto: per gli altri si prevede una media di 50,000.

Quanto alla produzione, quei due primi forni hanno superato le previsioni. Si calcolava che avrebbero prodotto ciascuno in media 500 tonn. al giorno: ma uno di essi ha prodotto sino a 690 tonn. Il mese migliore diede 17,182 tonnellate, e la settimana migliore 4294, cioè una media giornaliera per forno di 613 tonn. L'intero impianto può ritenersi sarà capace d'una produzione di circa 800,000 tonnellate di ghisa annue. Si sta ora costruendo un quinto altoforno che si conta produrrà 1000 tonn. di ghisa al giorno.

Siamo ancora lontani, in Europa, da tali risultati. In Inghilterra la media più elevata fornita da un gruppo di forni nel South Wales è stata di 36,675 tonn. in un anno: in Germania il punto più elevato raggiunto è ai forni Horde in Westphalia, dove si ebbe una media di 44,690 tonnellate per forno in un anno.

Accidente ferroviario nel Friuli. — Il giorno 13 corrente sulla nuova linea ferroviaria di San Giorgio di Nogaro, in seguito ad un urto con un carro abbandonato la notte scorsa sulla linea, sei vagoni trasportanti ghiaia furono frantumati.

Vi sono due morti e un ferito gravemente.

Lavori nel Porto di Civitavecchia. — Prossimamente verrà eseguita nel porto di Civitavecchia la gittata di 270 massi artificiali per riparare ai danni prodotti dalle mareggiate al nuovo antemurale del porto.

I lavori importeranno la spesa di L. 70,000.

Pel compimento del canale di Panama. — La Commissione di controllo della nuova Compagnia del Panama pubblica una relazione sui lavori effettuati dal novembre 1895 allo scorso maggio.

Ne risulta che vennero estratti in media 85,000 metri cubi di materie al mese. Attualmente sono impiegati circa 3000 operai.

I relatori esprimono la speranza che si potrà sottomettere in breve alla Commissione tecnica un disegno definitivo di esecuzione.

Commercio dell'Austria-Ungheria. — Dal secondo volume della Statistica del commercio estero del territorio doganale austro-ungarico nell'anno 1896, pubblicato dal Dipartimento statistico del Ministero del Commercio, si rileva che, accertati definitivamente i valori commerciali, risulta un miglioramento di 11 milioni e 300,000 fiorini nell'attivo del bilancio commerciale austro-ungarico pel 1896, al confronto coi risultati delle valutazioni provvisorie pubblicate al principio dell'anno corrente. Il saldo attivo del bilancio commerciale della Monarchia risulta dunque di fiorini 68,200,000.

Rispetto alla quantità delle merci importate ed esportate, si hanno i seguenti estremi, in quintali metrici:

	1896	1895
Esportazione	145,100,000	133,200,000
Importazione	88,800,000	82,900,000
Eccedenza dell'esportazione	56,300,000	50,300,000

In queste cifre, pel 1896, il movimento delle merci, via mare, entra con quintali metrici 9,200,000 nell'importazione, il che corrisponde al 10.4 per cento del totale; e con quintali m. 8.1 nell'esportazione, uguale al 5.6 per cento del totale.

Rispetto al valore delle merci, si hanno le cifre seguenti (in fiorini):

	nel 1896	1895
Esportazione	774,000,000	741,800,000
Importazione	705,800,000	722,500,000
Saldo attivo f.	68,200,000	19,300,000

In queste cifre del valore delle merci, il movimento marittimo entra con f. 139,500,000 (pari al 19.8 per cento del totale) nell'importazione, e con f. 97,100,000 (pari al 12.5 per cento del totale) nell'esportazione.

Nei valori suespressi non sono compresi i metalli nobili e le monete.

L'importazione di metalli nobili e monete fu di fiorini 68,800,000 contro 53,800,000 raggiuntisi nel 1895; l'esportazione di metalli nobili e monete ascese a f. 42,500,000, contro 25,200,000.

Il commercio della Spagna. — Il movimento commerciale della Spagna nel 1° semestre di quest'anno segna un aumento notevole nelle importazioni, ma anche una diminuzione non lieve delle esportazioni.

Il saldo attivo per la Spagna, vale a dire l'eccedenza delle esportazioni sulle importazioni, la quale nel 1° semestre 1896 fu di 62 milioni, si è ristretto in quest'anno a 16 milioni.

Ripartito nelle varie categorie delle merci, il movimento del semestre è rappresentato dalle cifre seguenti:

Importazioni		1° semestre 97	diff. sul 1896
Materie prime	p.	160,429,222	+ 17,453,440
Oggetti fabbricati . . .	»	100,347,326	+ 1,600,546
Prodotti alimentari . .	»	81,455,505	+ 10,417,688
	p.	342,232,053	+ 29,471,674
Esportazioni			
Materie prime	p.	128,346,425	+ 12,317,745
Oggetti fabbricati . . .	»	89,402,684	+ 1,487,841
Prodotti alimentari . .	»	140,597,870	— 31,327,002
	p.	358,346,979	— 17,521,416

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Municipio di Genova (25 settembre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di pavimentazione di alcuni tratti delle vie Assarotti e San Lorenzo e della rampa di Piazza Principe. Importo ridotto L. 61035 (ribasso ottenuto L. 6.10 0[0 su L. 65,000).

Municipio di Roma (25 settembre, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione della piazza di Campo de' Fiori e per la costruzione della fogna nel vicolo dei Balestrari. Importo L. 52,000. Cauz. L. 2650.

Genio Militare di Roma (27 settembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una polveriera in caverna del Forte Bravetta presso Roma. Importo L. 25000. Cauz. L. 2500.

Municipio di Ventimiglia (27 settembre, ore 11, fatali). — Appalto per la costruzione di un pubblico ammazzatoio nella regione Peglia in questa città. Importo ridotto L. 36,064 36.

Municipio di Salemi (30 settembre, ore 12, fatali). — Appalto delle opere di costruzione della via Conte Umberto. Importo ridotto L. 38,975.99. Cauz. provv. L. 1960.

Provincia di Terra di Lavoro (1° ottobre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per la condotta di acqua potabile e del riselciamento d'una strada nell'interno dell'abitato di Sant'Angelo. Importo L. 57,000. Cauz. provv. L. 6000. Fatali 16 ottobre, ore 12.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria ed Armamenti. — Napoli — (24 settembre ore 12, fatali). — Fornitura di kg. 116,000 di olio di olivo di 1ª qualità per macchine. Importo ridotto a L. 107,624.80 (ribasso ottenuto 7.22 0[0).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Settem. 11	Settem. 18
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	541.50	536
» » Meridionali	»	717.75	715.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	357	357
» » Secondarie Sarde	»	278	278
» » Sicule.	»	616	620
Buoni Ferrovie Meridionali.	»	537.50	542.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.* .	L.	306	308
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	»	337	338
» » Gottardo 4 % . . .	»	101.40	101
» » Mediterranee 4 0[0 . .	»	510	511.50
» » Meridionali.	»	326.50	329.50
» » Meridionali Austriache.	»	403.50	409
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	319	319
» » » 2ª emiss. »		305	306
» » Pontebba	»	481	481
» » Sarde, serie *A*. . . .	»	317	317
» » » serie *B*. . . .	»	313	313
» » » 1879	»	315.50	316
» » Savona	»	325	347.50
» » Secondarie Sarde . . .	»	459	461
» » Sicule 4 0[0 oro . . .	»	494	494
» » Tirreno	»	488	488
» » Vittorio Emanuele . .	»	340	350

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strada Ferrata da Mortara a Vigevano. — Dal 21 settembre si effettuerà il pagamento di L. 14.25 per caduna azione sociale in saldo dividendo 1897, contro rimessione del vaglia 86.

Ferrovia Vittorio Emanuele. — Dal 1° ottobre saranno rimborsate le seguenti 2267 obbligazioni state estratte il 31 agosto 1897.

Dal N.	al N.	Dal. N.	al N.	Dal N.	al N.
8501	8600	14401	14500	42601	42700
45301	45400	57401	57500	58901	59000
69601	69700	73001	73100	85801	85900
139801	139900	140601	140667	190901	191000
191201	191300	203301	203400	215601	215700
218301	218400	219401	219500	275301	275400
375301	375400	379701	379800	438001	438100
461601	461700	479701	479800.		

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° ottobre saranno pagate le cedole:

N. 53 delle obbligazioni della serie A in L. 5.78 nette
» 38 » » emissione 1879 » 5.82 »
» 32 » » 1ª » 1882 » 5.82 »
» 30 » » 2ª » 1882 » 5.82 »

CONVOCAZIONI.
BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

27 settembre. — **Compagnia napoletana d'illuminazione e scaldamento col gaz.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 15.30 in Parigi.

30 settembre. — **Impresa delle grue idrauliche del Porto di Savona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 9 nella sede sociale in Savona.

30 settembre. — **Società Assicurazione di Esportazione agricola Cirio.** — Assemblea generale straordinaria in seconda convocazione per le ore 14 nella sede in Firenze, via Strozzi, N. 1.

1 ottobre. — **Raffineria Genovese.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Genova.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 21 al 31 Agosto 1897.* — 6ª *Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4608	4418	+ 190	1109	1291	— 182
Media.	4608	4415	+ 193	1104	1291	— 187
Viaggiatori	1,578,431 71	1,469,659 65	+ 108,772 06	70,233 12	112,924 45	— 42,691 33
Bagagli e cani. . . .	64,925 34	61,820 17	+ 3,105 17	1,183 34	3,997 52	— 2.814 18
Merci a G.V. e P.V. acc.	377,515 20	343,170 91	+ 34,344 29	15,893 72	19,215 84	— 3,322 12
Merci a P. V. . . .	1,852,076 68	1,732,461 22	+ 119,715 46	70,009 04	84,104 77	— 14,095 73
TOTALE .	3,872,948 93	3,607,111 95	+ 265,836 98	157,319 22	220,242 58	— 62,928 36
Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Agosto 1897.*						
Viaggiatori	8.835,599 62	8,564,230 86	+ 271,368 76	399,170 17	614,534 41	— 215,364 24
Bagagli e cani. . . .	403,519 64	388,187 70	+ 15,331 94	8,345 06	20.985 65	— 12,640 59
Merci a G.V. e P.V. acc.	1,954,534 09	1,902,764 29	+ 51,769 80	78,125 35	91,966 21	— 13,840 86
Merci a P. V. . . .	9,792,233 64	9,541,808 96	+ 250,424 68	359,275 53	452,640 49	— 93,364 96
TOTALE .	20,985,886 99	20,396,991 81	+ 588,895 18	844,916 11	1,180,126 76	— 335,210 65
Prodotto per chilometro.						
della decade	840 48	816 46	+ 24 02	141 86	170 60	— 28 74
riassuntivo	4,554 23	4,619 93	— 65 70	765 32	914 12	— 148 80

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

5ª *Decade — Dall'11 al 20 Agosto 1897.*

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	98,211.00	1,814.00	12,124.00	139,530.00	3,591.00	255,270.00	616.00	414.00
1896	99,931.00	1,642.00	11,472.00	124,090.00	572.00	287,707.00	616.00	386.00
Differenze nel 1897	— 1,720.00	+ 172.00	+ 652.00	+ 15,440.00	+ 3,019.00	+ 17,563.00	»	+ 28.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1897.								
1896-97	443,682.00	10,032.00	67,332.00	596,590.00	11,026.00	1,128,664.00	616.00	1,832.00
1895-96	457,820.00	8,118.00	57,836.00	523,388.00	8,236.00	1,055,393.00	616.00	1,713.00
Differenze nel 1897	— 14,138.00	+ 1,919.00	+ 9,496.00	+ 73,202.00	+ 2,792.00	+ 73,271.00	»	+ 119.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	34,374.00	672.00	3,156.00	18.940,00	64.00	57,206.00	484.00	118.00
1896	37,828.00	594.00	2,999.00	14,715.00	88.00	56,224.00	484.00	116.00
Differenze nel 1897	— 3,454.00	+ 78.00	+ 157.00	+ 4,225.00	— 24.00	+ 982.00	»	+ 2.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1897.								
1896-97	169,747.00	3,530.00	15,497.00	83,236.00	485.00	274,495.00	484.00	563.00
1895-96	178,630.00	3,201.00	16,501.00	88,164.00	546.00	287,042.00	484.00	593.00
Differenze nel 1897	— 8,883.00	+ 329.00	— 1,004.00	— 4,928.00	— 61.00	— 12,547.00	»	— 30.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	3,390.00	85.00	176.00	564.00	»	4,215.00	23.00	183.00
1896	6,309.00	99.00	166.00	529.00	»	7,103.00	23.00	309.00
Differenze nel 1897	— 2,919.00	— 14.00	+ 10.00	+ 35.00	»	— 2,888.00	»	— 126.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1897.								
1896-97	14,403.00	949.00	1,003.00	3,653.00	»	20,008.00	23.00	870.00
1895-96	17,513.00	505.00	951.00	3,025.00	»	21,994.00	23.00	956.00
Differenze nel 1897	— 3,110.00	+ 444.00	+ 52.00	+ 628.00	»	— 1,986.00	»	— 86.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 60	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 65	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	216 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Paris-Nord Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 08 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — ***Nota importante.*** I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — ***Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.*** Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — ***Da P.-L.-M. verso Calais.*** Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - TORINO

Ing. M. BONELLI

LA CONCIMAZIONE RAZIONALE
dedotta dai risultati sperimentali

Tomo Primo: Gli Elementi della Fertilità. Un vol. in-12° di circa 200 pag. e tabelle.
Tomo Secondo: Le Piante e il Suolo. 1 vol. in-12° di circa 450 pag. con figure grafiche.
Prezzo dei due volumi L. **8**.

TITO POGGI

I PRINCIPII FONDAMENTALI
DELLA
CONCIMAZIONE
e la coltivazione cosidetta siderale

Seconda edizione interamente rifatta
Un vol. in-12°, 1897. L. **1.25**.

CHARLES SÉE

AIDE-MÉMOIRE DE POCHE
DE
L'ARCHITECTE
ET DE
l'Ingénieur Constructeur
pour le calcul des constructions

Un vol. in-12° avec 82 fig., 1897, relié. L. **5**.

A. MINET, Ingénieur

L'ALUMINIUM

Deuxième Partie:
Applications - Alliages nouveaux.
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte. L. **5**.
Première Partie: *Fabrication - Emploi.*
1 vol. in-12° avec fig. dans le texte, 1896. L. **5**.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima — Capitale L. 20,000,000 interamente versato

Sede in Roma

Il 1° ottobre p. v., avrà luogo il pagamento della Cedola n. 17 delle obbligazioni 4 0|0, emissione 1889.

Lo stesso giorno si prescrive il pagamento della Cedola n. 7 delle obbligazioni stesse.

Il pagamento avrà luogo a Palermo presso la Cassa sociale, a Livorno, Milano, Roma e Torino, presso la Banca d'Italia, ed all'estero presso le Banche indicate nelle obbligazioni stesse.

Roma, 15 settembre 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

Anno XXX. Sabato, 25 Settembre 1897 Num. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIE SOLMONA-ISERNIA E ROCCHETTA MELFI-POTENZA

La linea Solmona-Isernia, inaugurata il 18 corr., coll'intervento del Ministro Prinetti e dell'on. De Martino, Sotto-Segretario di Stato al Ministero dei Lavori Pubblici, era compresa nel progetto per la sistemazione delle ferrovie complementari, presentato alla Camera dall'on. Saracco, durante il primo Ministero Crispi.

È noto che quell'Amministrazione fu costretta a sistemare un passato molto oneroso; avendo dovuto liquidare le pendenze per i crediti già accertati degli appaltatori, le quali ascendevano a più di 100 milioni, che non trovavano un corrispondente assegno in bilancio, e provvedere agli impegni già contratti.

Venne affidato l'esame del progetto per le ferrovie complementari ad una Commissione nominata dalla Camera dei Deputati nella seduta del 29 febbraio 1888, e composta degli onorevoli Fortunato, Genala, Angeloni, Martini, Sardi, De Seta, Laporta, Pozzolini, Giusso, Balenzano, Cadolini, Del Balzo, Branca, De Bernardis, Giolitti, Serena, Di Blasio, e Marselli.

Il compianto Genala, nominato relatore, il 18 giugno dello stesso anno presentava la sua relazione.

Il disegno di legge fu approvato il giorno 6 luglio, a scrutinio segreto, con voti 192 contro 60 contrari.

Tale progetto riportò poi l'approvazione del Senato, presso il quale fu relatore l'on. Brioschi.

In data del 20 luglio 1888 fu promulgata la legge, con la quale si approvava la convenzione 20 giugno 1888, stipulata con la Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali, per la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee complementari: *Lecco-Colico*, *Rocchetta-Melfi-Potenza*, *Rocchetta-Melfi-Gioia del Colle*, *Solmona-Isernia* e *Barletta-Spinazzola*.

Entro i termini stabiliti dagli atti di concessione, la Società delle Meridionali aprì, in varie epoche, al pubblico servizio le linee a lei affidate per la costruzione ed esercizio.

In ultimo, il 10 agosto 1892, venne inaugurato il tratto Rocchetta Melfi-Rionero, della linea Rocchetta Melfi-Potenza, il 18 settembre dello stesso anno si inaugurò quello Solmona-Cansano, della linea Solmona-Isernia.

A norma dei patti fissati dalla Convenzione 20 giugno 1888, la Società Adriatica inaugurò ora, completamente ultimate, entrambe quelle due linee dell'Abruzzo e della Basilicata.

Tronco Cansano-Isernia.

Il tronco Cansano-Isernia, che completa la linea Solmona-Isernia, misura km. 102.163.

La direzione tecnica dei lavori per questa linea fu affidata agli egregi ingegneri cav. Giacinto Roddolo, sottocapo servizio, cav. Felice Cavalli, capo sezione principale, Achille Cagnoli ed Enrico Fassio, i quali disimpegnarono con zelo e rara intelligenza il loro difficile còmpito, sotto l'alta sorveglianza della Direzione dei lavori sedente in Ancona, di cui fu titolare, fino all'agosto 1892, il commendatore ing. Giuseppe Pessione, e quindi il comm. ingegnere Celso Parvopassu.

Il costo totale della linea Solmona-Isernia, km. 128.131, fu stabilito in L. 63,111,190.

A questa somma devesi aggiungere il costo del materiale di armamento calcolato in media a L. 18,000 per chilometro, e quello del materiale mobile in L. 12,000 per chilometro, raggiungendo così per la linea in esercizio una spesa di circa *67 milioni*, senza tener conto degli interessi sui capitali anticipati dalla Società assuntrice.

Per la sua costruzione, questo tronco fu diviso in 57 lotti, i quali vennero accollati ad altrettante Imprese.

Ad onta delle accidentalità del terreno, delle varie opere d'arte e delle numerose gallerie che doverono costruirsi, i lavori procederono regolarmente e con la voluta speditezza e sicurezza, ciò che torna ad onore della Società ferroviaria concessionaria, dei funzionari superiori, e di tutto il personale che a quei lavori stessi furono adibiti.

La linea, dopo la stazione di Cansano, procede per circa due chilometri sul piano settentrionale del Colle Castelletta e poscia, ripiegandosi a semicerchio, attraverso il Colle detto del Dirupo con una galleria di 1209 metri di lun-

ghezza, dopo la quale si incontra la stazione di Campodigione.

La linea segue poscia le pendici della Serra Carpineto, avvicinandosi alle ripide falde del Monte Porrara, della Catena della Maiella.

Quivi, nel tratto detto delle Pareti Rosse, si resero necessarie parecchie opere d'arte, non previste nel progetto, onde garantire la ferrovia dal pericolo delle valanghe e delle frane. Si costruirono parecchie gallerie della lunghezza complessiva di metri 901 22.

Qui s'incontra la galleria detta della Maiella, lunga metri 2485 08, dopo la quale la linea sbocca nella pianura di Santa Chiara, ove si trova la stazione di Palena.

Costeggiando per un tratto e passando a monte della strada nazionale, giunge alla stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo, e quindi per una galleria passa il Colle del Macello, discendendo alla stazione di Roccaraso, presso l'abitato, da dove poi attraversa la strada nazionale con un grande viadotto, e si porta sulla costa dei monti Arazecca, Spino Rotondo e Morrone, sovrastanti a Castel di Sangro, ove si sviluppa in discesa sulla costa per un tratto di circa 14 chilometri nei quali sono comprese 13 gallerie della lunghezza totale di chilometri 6.502 e la fermata di San Ilario Sangro.

L'estremo di questa discesa avviene sotto l'abitato di Scontrone, dopo il quale la linea attraversa il fiume Sangro con un ponte in tre archi di m. 20 di luce ciascuno e, sottopassando per una galleria artificiale la strada provinciale Marsicana, arriva alla stazione di Alfedena Scontrone.

Da qui la linea corre parallelamente a questa strada provinciale fino al punto ove essa si congiunge colla via nazionale degli Abruzzi, ed in cui trovasi la fermata di Montenero-Valcocchiara; quindi, attraversando a livello la strada nazionale e dirigendosi parallelamente al corso del Sangro, si ripiega in direzione parallela alla via comunale Sangrina, per giungere alla stazione di Castel di Sangro al km. 76.820, da dove, rimontando la valle del Passartano e toccando la Bocca di Forlì va ad attraversare l'Appennino sotto il Monte Pagano con una galleria lunga m. 3109.72 e sboccando sull'Altipiano di S. Pietro Avellana ove è impiantata la stazione omonima e dove ha origine la Vandra, sul cui versante sinistro la linea stessa si sviluppa girando il colle Monte di Mezzo e proseguendo attraverso le regioni Cerreto e Pagliarone dove, a valle del Colle Taverna, trovasi la fermata di Vastogirardi; attraversando nuovamente l'Appennino alla Sella di Pescolacroce, con una galleria lunga m. 167.72, la linea scende alla stazione di Carovilli in prossimità dell'abitato, dopo la quale essa prosegue tra il fiume Trigno e la strada provinciale Trignina sino alla stazione di Pescolanciano da dove, dopo breve tratto, con una galleria di m. 2175.15 passa per la terza volta l'Appennino sotto il Monte Totila e va a sboccare nel piano di Sessano, nel versante mediterraneo, dove ha origine il torrente Carpino ed è stabilita la stazione di Sessano, oltre la quale la linea stessa si porta a monte della strada provinciale Aquilonia che costeggia der circa 4 chilometri e attraversa con alcune gallerie i colli che fanno corona a Carpinone, ove al km. 118.099 trovasi la stazione omonima che serve d'innesto alla linea Isernia-Campobasso.

Oltrepassati i colli suddetti, la linea si svolge nel piano di Carpinone in cui è la fermata di Pettoranello, passa poi a livello la strada nazionale dei Pentri, si porta sulla destra del Carpino presso la fermata di Pesche, e infine, girando il Colle Belfiore parallelamente alla strada nazionale dei Pentri e quindi a quella degli Abruzzi, giunge alla stazione di Isernia.

Curve e pendenze. — Le curve sono 143 con un raggio che varia da 250 metri a 3000, e con uno sviluppo totale di m. 40,187.49.

Il minimo rettifilo interposto fra due curve di flesso contrario è di m. 53.76, mentre il rettifilo più lungo è di m. 4277 45.

La massima pendenza della linea è del 28 0|00.

La quota di partenza della fermata di Cansano è di m. 947.13 sul livello del mare; quella di arrivo alla stazione di Isernia è di m. 472 40.

Opere d'arte e gallerie. — Fra Cansano e Isernia si trovano 354 opere d'arte, delle quali 283 hanno luce variabile da m. 0.40 a 8, e le altre 71 luce maggiore fino a m. 20.

Le gallerie sono 48 di varia lunghezza, dalla più breve di m. 36.15 a quella di Monte Pagano lunga m. 3109.72 e compresa nei lotti accollati alle Imprese Gaia Costantino e Gaia Pietro.

La galleria della Maiella, anch'essa delle più importanti, della lunghezza di m. 2485.08, è compresa nei lotti accollati alle due Imprese Pietro e Manfredo Rosazza e Antonio Varoli.

Le gallerie furono generalmente escavate in roccia calcare, argilla e materie detritiche, e vennero eseguite a piedritti verticali, a sagoma policentrica con o senza archi a rovescio, a seconda che il terreno era argilloso.

Le gallerie artificiali da Cansano alla Maiella furono eseguite a piedritti verticali, e quelle in corrispondenza alle Pareti Rosse sono munite di finestroni a valle. Vennero invece costruite con rivestimento a sagoma circolare quelle esistenti fra San Donato e Colle Taverna e fra Pescolacroce e Carovilli.

Lungo tutto il tronco si trovano 96 case cantoniere doppie ed una garetta; n. 11 stazioni e 5 fermate.

L'armamento è formato con rotaie d'acciaio di m. 12, tipo meridionale.

Dalla fermata di Cansano fino al km. 65.500 fu impiantata una condotta d'acqua con tubi di ghisa a diametro variabile da mm. 80 a mm. 30, la quale, alimentata da diverse fonti, ha un volume di 30 m. c. d'acqua nelle 24 ore, per ciascuno dei rifornitori di Campodigiove, Roccaraso e S. Ilario, e fornisce l'acqua potabile a cinque stazioni ed a 35 case cantoniere.

Dalla galleria di Monte Pagano alla stazione di Castel di Sangro, fu costruita un'altra condotta di mm. 80, la quale alimenta il rifornitore di Castel di Sangro con una portata d'acqua di 100 m. c. al giorno, e che fornisce ancora l'acqua a 6 case cantoniere.

Altre due condotte da mm. 30 forniscono l'acqua alle stazioni di Pescolanciano e di Sessano ed a 6 case cantoniere.

Dalle sorgenti della Vandra e dal fonte La Gatta, saranno in seguito costruite altre condotte per alimentare i rifornitori di Carovilli, di Carpinone e d'Isernia, e somministrare l'acqua alle stazioni ed alle case cantoniere comprese fra Carovilli e la galleria di Monte Pagano e da Carpinone ad Isernia.

Tronco Rionero-Potenza.

Dopo la inaugurazione solenne avvenuta il 18 corrente del tratto di linea Cansano-Isernia, si inaugurò il giorno 21 il tronco Rionero-Potenza, che, insieme col tratto Rocchetta Melfi-Rionero, aperto all'esercizio, come si è detto più sopra, fino dal 10 agosto 1892, costituisce la linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tale tronco, secondo detta Convenzione, avrebbe dovuto aprirsi al pubblico il 5 settembre del prossimo anno; ma le Ferrovie Meridionali, con la consueta loro operosità ed energia, in seguito ad accordi intervenuti col Ministero dei Lavori Pubblici, hanno potuto dare completamente ultimata ed anticipare di un anno, dall'epoca fissata dal contratto, l'apertura di questa linea, che è venuta a risultare della lunghezza di chilometri 69.035.15, mentre nell'atto di concessione era calcolata in chilometri 67.600.

Il costo di questa linea, che in preventivo fu stabilito in L. 39,610,006, può valutarsi oggi, posta in esercizio, a circa 42 milioni, senza tener conto degli interessi sui capitali anticipati dalla Società concessionaria, e calcolando come al solito la spesa media di L. 30,000 al chilometro per il suo armamento e per l'acquisto del materiale mobile.

Il tratto Rionero-Potenza, che si inaugurò, fu diviso, per la sua costruzione, in 29 lotti.

I lavori, che procedettero con la massima regolarità e speditezza, furono diretti dagli ingegneri signori cav. Filippo Fabi, Capo-sezione, Enrico Marone e Lorenzo Magliola, sotto la dipendenza della Direzione dei Lavori sedente in Ancona, ed ognuno può riconoscere con quanta puntualità la Società delle Ferrovie Meridionali ha potuto rispondere, mercè l'opera attivissima ed oculata del suo personale tecnico, a tutti gli impegni assunti con la Convenzione 20 giugno 1888.

Andamento generale della linea. — Il tracciato della ferrovia, muovendo dalla stazione di Rionero, si sviluppa lungo le alte pendici, che formano il versante destro della Fiumara d'Atella fino alla regione di Piano la Spina, ove trovasi la fermata di Forenza, quindi sottopassando in galleria le colline di Agromonte, Pietramartelluzza e Ceraso, sormonta la sella della Pumara a metri 788.82 per discendere poi nella valle del Salice, ove presso la strada provinciale di Potenza è impiantata la stazione di Castel Lagopesole.

Seguendo l'andamento di quella strada lungo le regioni Sarnelli e Possidenti, la linea attraversa con galleria in salita il monte Quattrocchi, e quindi, sboccando sul Vallone Grosso, si sviluppa lungo il fianco orientale del Monte S. Angelo, che poi attraversa per uscire in fondo alla valle della Tiera.

Quivi si trova la galleria dell'Appennino, metri 3320, la più lunga di tutta la linea e compresa nei lotti accollati alle imprese costruttrici Dazzini ed Aletti.

Lasciando la stazione di Avigliano la ferrovia discende per circa quattro chilometri verso il torrente Rivisco, e poi, ripiegando a destra, rimonta fino al colle di Pietracolpa sottopassandolo con una galleria di metri 1919 76.

Sboccando nella regione Macchia Romana sul versante sinistro del fiume Basento, si sviluppa poi sul fianco occidentale della Sella Santa Maria, in cui trovasi la stazione di Potenza Superiore.

Da qui, a mezzo di una galleria, la linea si porta a valle della strada di circonvallazione di Potenza, e, discendendo poscia sino al piede della valle del Basento, va ad innestarsi nella stazione di Potenza alla ferrovia Napoli-Metaponto.

Le curve e le pendenze. — Le curve sono 64, con uno sviluppo complessivo di metri 19,770.55, ed aventi un raggio che varia da metri 3000 a metri 250.

I rettifili sono 60, con una lunghezza di metri 23,700.74. Di essi, il minimo interposto fra due curve di flesso contrario è di metri 53.11, mentre il più lungo raggiunge i metri 3601.64.

La massima pendenza di questa linea è del 25 p. 1000. Parte dalla stazione di Rionero alla quota di 641.50 sul livello del mare, salendo fino alla massima altezza di 799 metri.

Opere d'arte — Gallerie — Gli altri tronchi. — Da Rionero a Potenza si trovano 151 opere d'arte, e cioè viadotti, cavalcavie, ponti, ecc.

Di esse, 115 hanno una luce variabile da metri 0.50 a metri 5, e le altre 36, di maggiore importanza, giungono ad avere una luce variabile fino a metri 14.

Vi sono poi 17 gallerie di varia lunghezza; le più importanti, quella di Quattrocchi, misura metri 1827.24; quella di Pietracolpa metri 1919.76, e quella dell'Appennino di metri 3320 03. In tutte raggiungono la lunghezza complessiva di metri 10135.80.

Lungo tutto il tratto furono costruite 42 case cantoniere doppie, e si trovano 14 passaggi a livello.

Terminata così, da parte della Società delle Ferrovie Meridionali, la costruzione di tutte le linee concesse con la Legge 20 luglio 1888, alla stessa Società non rimane ora che condurre a termine i lavori già iniziati per i tronchi Boiano-Cantalupo, chilometri 8.557, e Cantalupo Carpinone, chilometri 8.262, della linea Isernia-Campobasso, secondo la Convenzione 29 gennaio 1896, approvata con la Legge 2 luglio dello stesso anno, nella quale linea è compresa una galleria di metri 3400 per traversare il Colle di Castelpetroso.

La data d'apertura di quei tronchi è rispettivamente fissata per il 1° gennaio 1899 e 1° gennaio 1903.

E noi siamo sicuri che si risponderà puntualmente anche agli impegni assunti con quest'ultima Convenzione.

CONGRESSO DI STOCKHOLM

dell'Associazione internazionale per l'unificazione dei metodi di prova dei materiali che occorrono nelle industrie e nelle costruzioni.

Da un egregio nostro amico ingegnere, assai competente nell'industria metallurgica e versato negli studî tecnici ed economici, il quale ha visitato testè l'esposizione internazionale di Stoccolma, riceviamo il presente scritto che ci affrettiamo di pubblicare:

Da diversi anni si è costituita una associazione fra tecnici di tutte le nazioni, allo scopo di studiare quali sono i metodi più razionali per assicurarsi delle qualità dei materiali occorrenti nelle industrie e nelle costruzioni, e proporre questi metodi a tutte le nazioni, acciò sieno adottati, sia dal punto di vista scientifico, sia per le relazioni che devono passare fra il fabbricante e l'acquirente.

Lo scopo di questa associazione è di altissima importanza pratica poichè qualora tutti i produttori di materiali occorrenti per le industrie sapessero che le condizioni richieste sono identiche, qualunque sia il richiedente, acciò il materiale fornito soddisfi ad un dato uso essi si dedicherebbero con maggior lena a perfezionare i loro prodotti per poter raggiungere sempre le condizioni di collaudo volute.

Oggidì invece per uno stesso materiale destinato ad uno stesso scopo variano si può dire le condizioni di collaudo a seconda del consumatore. Quindi i produttori devono variare metodi di fabbricazione per uno stesso materiale acciò esso soddisfi alle diverse richieste dei consumatori.

Un altro punto essenziale sul quale si portò l'attenzione dei tecnici si è quello di sapere se i metodi di prova seguiti per i materiali sieno veramente quelli che danno un sicuro criterio sulla loro natura. Di qui la necessità di studi teorico-pratici per assicurarsi della bontà dei metodi finora in uso, o per esperimentarne di nuovi che meglio soddisfino allo scopo.

In questo ramo molti sono i progressi fatti, ma si vede che ancor molto resta da farsi perchè gli studi che si seguono con grande amore da scienziati di fama mondiale, fanno vedere come nuovi criteri si possano avere per giudicare sulla natura dei materiali in modo più sicuro di quelli finora seguiti.

Le esperienze di Osmond, sulle quali questo scienziato fece una interessantissima conferenza nel Congresso di Stockholm, sono di questo genere, perchè mostrano come l'esame microscopico della sezione dei metalli possa far arguire in modo non dubbio sulla natura e composizione loro.

Non è però a dire che allo stato attuale le esperienze dell'Osmond sieno tali da potersi adottare per l'esame corrente dei metalli: ma esse possono esser un sicuro mezzo di controllo, ed è probabile che se il modo di esame possa esser semplificato nei preparativi oggidì necessari per l'operazione microscopica, tal metodo diventerà un prezioso ausiliario pel tecnico nell'esame dei materiali che deve adoperare.

Al Congresso di Stockholm si stabilì definitivamente di creare un gabinetto internazionale per il controllo dei metodi di analisi chimica del ferro e dell'acciaio. Questo gabinetto sarà fondato il 1° gennaio 1898 in Zurigo, ove il Governo svizzero generosamente accordò i locali necessari.

Per le spese di esercizio, che si preventivarono in 50,000

lire annue, si conta sulle sovvenzioni dei Governi e degli Industriali. Questi ultimi già sottoscrissero per somme abbastanza rilevanti conoscendo quale utile possa trarre la siderurgia da un simile gabinetto. La direzione di questo nuovo istituto, che rimarrà sotto gli auspizi dell'Associazione Internazionale per l'unificazione dei metodi di prova dei materiali, sarà assunta dal famoso chimico Barone Jüptner de Jonstorff di Neuberg (Stiria).

E' questo un primo e grande passo fatto sulla via dell'unificazione dei metodi di prova.

Un secondo passo lo si farà ora e sarà completato nel venturo congresso di Parigi del 1900. Infatti una deliberazione importante del Congresso di Stockholm si fu quella di nominare una Commissione internazionale di specialisti, la quale pel 1900 dovrà proporre i mezzi opportuni per stabilire regole uniformi per i Capitolati d'oneri concernenti la provvista dei materiali di ferro e di acciaio che sono i più importanti nella pratica, tenendo conto specialmente dei lavori di Barba e di Ast.

Come si vede la questione è di massima importanza, e le ferrovie che fanno un così enorme consumo di materiali di ferro e di acciaio hanno tutto il loro interesse a seguire gli studi che si svolgono per trovare i migliori metodi onde constatare la qualità di questi materiali.

Perciò sia la Francia che il Belgio, la Germania, la Svezia, la Norvegia, l'Austria, la Russia, l'Ungheria e la Svizzera mandarono numerosi rappresentanti ufficiali al Congresso.

L'Italia, quantunque conti molti ascritti alla Conferenza internazionale, non aveva che un rappresentante ufficiale, quello della Marina, l'ing. Jacobitti, mentre le ferrovie non avevano alcuna rappresentanza ufficiale, ma solo si notavano alcuni ingegneri della R. Adriatica ed uno della R. Mediterranea che per loro istruzione personale erano intervenuti al Congresso. Sarebbe però desiderabile che d'ora innanzi le ferrovie, massime quelle delle tre Reti principali, mandassero alla Conferenza dei proprii rappresentanti ufficiali per dimostrare che anch'esse comprendono l'importanza che la Conferenza internazionale ha nell'acquisto dei materiali adoperati nell'esercizio e nelle costruzioni, e che importano tutti gli anni una spesa di qualche decina di milioni.

L'onere che l'inscriversi all'Associazione importa è ben lieve, trattandosi di una quotizzazione di lire cinque all'anno per ogni membro.

Le grandi Amministrazioni, come sono appunto quelle delle Ferrovie, della Marina, della Guerra e dei Lavori Pubblici, possono grandemente contribuire allo scopo dell'Associazione, dirigendo le esperienze che esse devono pur sempre fare nei numerosi collaudi di materiali d'ogni sorta, ad un indirizzo unico, quello cioè di cercare quale sia il metodo che dia le migliori garanzie per la ricerca delle qualità dei materiali esaminandi. X.

LA TASSA FISSA DI BOLLO SUI BIGLIETTI FERROVIARI

sostituita da un aumento di tassa percentuale *SUI TRASPORTI*

(*Cont. e fine. — Vedi n. 38*).

Risultato quasi identico si ottenne coi ribassi introdotti sulla ferrovia dell'Appennino Centrale, dove con un ribasso del 50 0|0 di tariffa che, tenuto conto della tassa fissa di bollo, si ridusse pel pubblico al 43 0|0 circa, si ebbe sui percorsi fino a 90 Kil. un aumento numerico del 140 0|0 nel movimento dei viaggiatori.

Dall'osservazione di tutti questi risultati appare evidente il fatto che gli aumenti percentuali di movimento sulle terze clssi sono sempre superiori alle percentuali di ribasso; che il rapporto fra il ribasso e l'aumento varia a seconda dei paesi, ma è, senza eccezione, in scala crescente in ragione inversa alla ricchezza del paese. Così dal minimo rapporto 1 e 1|3 della percentuale di ribasso verificatosi in Francia, si sale al 2 1|2 in Austria, oltre il 3 0|0 in Italia, al 4 1|2 in Rumenia ed oltre il 5 in Ungheria.

Da tutto questo si può adunque indurre che dalla conversione della tassa di bollo conseguirebbe un aumento almeno del 12 0|0 in movimento e quindi di 1,200,000 lire sul prodotto della terza classe delle Reti maggiori, fino a 25 km., del quale però solo L. 330,000 in cifra tonda, toccherebbero al Governo, in base ai contratti di esercizio.

Ma questa parrà evidentemente una parte minima nelle cifre che si farebbero oscillare colla modificazione in discorso. Di fronte a questo piccolo vantaggio potrebbero stare dei danni sugli altri trasporti a maggior distanza, e sulle classi superiori! Vediamolo.

Anzitutto le terze classi, avvantaggiate fino quasi ai 60 km., avrebbero un onere per i percorsi maggiori; ma osservando le statistiche vediamo subito che questi viaggiatori non arrivano al 10 0|0 del totale numero dei viaggiatori di terza classe.

Rileviamo d'altronde dalle statistiche delle Ferrovie Ungheresi che, coll'enorme ribasso quivi introdotto colla tariffa a zone, il movimento di terza classe (che come si disse nella I zona fu settuplicato, e mediamente fino alla III zona, cioè fino a 55 km., risulta quadruplicato), dopo la III zona, malgrado i più straordinari ribassi per la XIV zona, non aumentò più che del 35 0|0.

Si può adunque asserire, senza tema di errare, che se un ribasso del 60 0|0 non produce più che un aumento di movimento del 35 0|0, un rialzo che cominci a 55 chilometri e che gradatamente vada aumentando fino ad una percentuale di 1.70, e fosse pure al 2 0|0, e che in media sarebbe sempre inferiore all'1 0|0, non produrrà effetti percettibili, e forse darà tutt'al più un 0.60 0|0 di diminuzione di movimento. Questa diminuzione tradotta in denaro, rappresenterebbe in cifra tonda un importo di 70,000 lire di prodotto, delle quali 20,000 lire circa a danno dell'erario.

Resta ora ad esaminarsi quale influenza possa avere un aumento dell'1.70 o del 2 0|0 al più, sui biglietti di I e II classe.

Il viaggiatore di seconda classe, che in media paga 6,2 centesimi per chilometro sulle ferrovie delle grandi Reti, fruirebbe un vantaggio fino a 35 chilometri, dopo di che comincierebbe a sentire l'onere dell'aumento di tassa di trasporto.

Il numero di questi viaggiatori è solo del 40 0|0 del totale.

Per la I classe l'onere comincierebbe dopo 22 km. di percorso, e quindi toccherebbe poco più della metà dei viaggiatori.

Per tradurre in cifre le conseguenze di questi rialzi vediamo quale influenza abbiano prodotto i ribassi dove furono attivati, per le prime due classi.

In Ungheria il ribasso del 60 0|0, come si disse, provocò sulla II classe un aumento del 100 0|0, fatto diffalco dell'incremento progressivo; nella I, il ribasso non produsse che un aumento del 70 0|0, escluso in un caso o nell'altro la I zona di 25 km.

Per ribassi minori servono i risultati ottenuti in Francia, dove con un ribasso di 9.09 per la I classe, e 15.90 per la II, si ebbe un aumento di movimento di 1.70 e 14.30, rispettivamente.

In Austria, dove per affinità serve meglio il raffronto, col 35 0|0 di ribasso si.ebbe 3.50 per la I, e 16 0|0 per la II di aumento numerico di traffico.

Si può adunque concludere che nella seconda si perderà all'incirca una percentuale di movimento eguale all'aumento, e quindi il 0.90 0|0, ossia L. 150,000 di prodotto, e per l'erario L. 41,000, e nelle prime la perdita sarà di 0.15 0|0 e quindi 105,000 di prodotto, e quindi 29,000 lire per l'erario. Tirando la somma l'erario avrà 330,000 lire di beneficio contro 90,000 di perdita, e tenuto conto delle relative tasse erariali di trasporto au-

mentate, un guadagno di 370,000 lire, sulla sua quota nei contratti di esercizio delle ferrovie delle Reti principali.

Le grandi Reti avrebbero, in base ai conteggi sopra esposti, un aumento di prodotto di L. 875,000 di contro a diverse diminuzioni sommanti a L. 325,000, quindi un residuo aumento di L. 550,000, ridotto a L. 470,000 in cifra tonda, diffalcando la tassa erariale aumentata sul complessivo importo. Questo prodotto, sebbene creato da trasporti a breve distanza che rendono meno di quelli sui lunghi percorsi, non andrà certamente tutto in spese, e quindi nemmeno le grandi Reti avrebbero di che dolersi della riforma.

E qui giova notare che nella calcolazione degli aumenti di movimento, si prese per base il minimo aumento (cioè dell'1.70 0|0 solamente) di quota di tassa di trasporto, mentre nel calcolo delle conseguenti diminuzioni di prodotto si prese il massimo (cioè il 2 0|0), cosicchè i risultati sono applicabili ad entrambi i casi, sia cioè che si aumenti dell'1.70 o del 2 0|0 la tassa di trasporto, ma, naturalmente, riescono inferiori ai reali risultati presumibili e in un caso e nell'altro, ed offrono così ancora maggiori garanzie.

Per quanto poi concerne l'esercizio, si fa notare che l'aumento di traffico darà bensì luogo ad un aumento di spese, ma certo non tale (ed è ciò che più conta) da influire sulla composizione dei treni in modo percettibile, inquantochè l'aumento sarà in gran parte dato dalle classi agricole, e quindi potrà creare un po' di agglomeramento nelle vetture all'approssimarsi dei grossi centri, ma si risolverà in una migliore utilizzazione dei posti, nel che le ferrovie italiane esercitate dalle grandi Reti hanno abbastanza largo margine. Infatti, consultando le statistiche si rileva che in Italia solo il 23 0|0 dei posti disponibili viene occupato, mentre in Ungheria ed in Svizzera si arriva al 27 circa, nel Belgio al 28.50, in Francia al 34.80. Coll'aumento percentuale di movimento, non si arriverebbe al postutto che al 26.50 di posti occupati sul complessivo dei posti offerti, quindi non si renderebbe necessario un aumento di composizione di treni.

A conferma delle deduzioni sopracitate, giova osservare che il maggiore aumento di viaggiatori che si verificherà sarà nei giorni di mercato e di fiere e non sarà quindi cagione di aumento di materiale mobile in servizio, il cui fabbisogno è invece determinato dal movimento in partenza dai grandi centri nei giorni festivi e nelle vigilie.

Il movimento poi fra stazione e stazione, non porterà incomodo di sorta, poichè i posti rimasti liberi dopo le prime stazioni servite, lascieranno largo campo a nuovi viaggiatori in partenza.

Le ferrovie poi, liberate dalla tassa di bollo, potranno lottare ad armi pari colle tramvie pei brevi percorsi.

Sotto questo punto di vista le ferrovie locali, che salvo rare eccezioni servono ed assorbono quasi intieramente il traffico, avranno meno da guadagnare che le grandi Reti, ma a loro volta esse risentiranno il beneficio dallo sviluppo dei trasporti quasi per intero, mentre, come dissi, le grandi Reti avranno una perdita, comunque lieve, pei lunghi percorsi.

Anche su questo beneficio delle linee locali che si può tradurre in un presumibile aumento di prodotti di lire 500,000, il Governo percepirà 75,000 lire in cifra tonda.

Tirando le somme, il Governo avrebbe un beneficio di 465,000 lire, contro 300,000 lire che perderebbe applicando anche solo l'1.70 di aumento di tassa percentuale sui trasporti invece del 2 0|0.

Le Società a loro volta coll'aumento dell'1.70 risentirebbero un beneficio indiscutibile, e si crede che nemmeno la Mediterranea perderebbe applicando il 2 0|0 anche di aumento di tassa di trasporto.

È possibile che un'obbiezione venga fatta a queste conclusioni, e cioè, che siccome il ribasso a farsi non sarebbe molto forte, potrebbe forse non essere sentito abbastanza per produrre le conseguenze che se ne aspettano.

Questa è in realtà la sola obbiezione che riveste carattere di certa serietà, alla quale però si può cootrapporre il fatto che ribassi minori di quelli che si offrirebbero alle terze classi, diedero luogo in Francia a variazioni non forti, ma pure percettibili anche nelle stesse prime e seconde classi. Ma dato pure che il ribasso il quale per brevi percorsi di terza classe rappresenta una percentuale non insignificante, per quanto fu detto più retro, meno sensibile ancora sarà per le classi superiori il corrispondente rialzo, e quindi l'esercizio delle ferrovie dello Stato non avrebbe beneficio alcuno, ma d'altra parte non subirebbe alcuna diminuzione di prodotti.

Prendendo pertanto, sempre a base di calcolo, il rialzo solo dell'1,70 0|0 si sarebbe attuata una riforma a beneficio delle classi povere, e a vantaggio anche delle ferrovie secondarie, con un danno di L. 300,000 per l'erario. contro un beneficio di almeno 75,000 lire, come è detto retro, di tasse sulle ferrovie secondarie.

Ma se si vuol essere pessimisti a tal segno da non ammettere alcun aumento di traffico, nè alcun vantaggio qualsiasi, in tal caso una soluzione è ancora possibile quasi senza alcun rischio dell'erario, e sarebbe la seguente: portare l'aumento della tassa erariale al 2 0|0 con che il Governo percepirebbe quanto percepisce ora, e data l'ipotesi fatta da ultimo che ciò non dia beneficio nè perdita sui prodotti, nessuna Società, all'infuori della Mediterranea, sarebbe pregiudicata da questa misura.

Basterebbe adunque compensare la Mediterranea dal maggiore aggravio di 0.30 0|0 circa, il che importerebbe L. 150,000 circa in un anno contro L. 75,000 valutate più sopra di maggior introito per l'erario, oltre ad una semplificazione tributaria che certo rappresenta un vantaggio maggiore della lieve differenza d'introito, e di fronte sempre una grandissima probabilità di avere, coll'applicazione del 2 0|0 di tassa, un beneficio di 465,000 lire all'anno.

Giova dunque ritenere che, nè Governo, nè ferrovia alcuna avrebbe motivo di dolersi della riforma, ed anche dal punto di vista politico la riforma sarebbe un atto, oltrechè giusto, assai opportuno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La deficienza dei carri ferroviari.

Di fronte alle ripetute lagnanze per l'insufficienza dei carri ferroviari, più sentita ancora nella stagione dei forti arrivi a Genova e delle vendemmie, ricordiamo che noi, fin dal n. 17 del 24 aprile corrente anno, abbiamo annunciato la presentazione degli elaborati di gara, per parte della Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo, al Ministero, per la provvista di 500 carri.

Tale provvedimento veniva preso appunto per ovviare in gran parte ai lamentati inconvenienti. Tre mesi dopo, e cioè nel n. 30 del 24 luglio, annunciavamo che il Ministro dei Lavori Pubblici aveva concretato il programma per l'acquisto dei 500 carri e che si attendeva il parere del Consiglio di Stato per emanare quindi il Decreto di autorizzazione.

Intanto fino ad oggi, cioè cinque mesi dopo la presentazione degli elaborati di gara, questi 500 carri non sono ancora appaltati, mentre ora potrebbero essere in servizio con grande vantaggio del traffico.

A tale proposito, riproduciamo le parole della *Perseveranza*, che tratta il palpitante argomento e fa delle considerazioni, a cui pienamente ci associamo:

« È la solita, vecchia questione, che si ripete da gran tempo, ma che di anno in anno si inasprisce sempre più: il movimento commerciale ferroviario aumenta, ma il nu-

mero dei carri resta sempre lo stesso, coll'aggravante però che il materiale, invecchiando, ha maggiormente bisogno di riparazioni e di restare inoperoso nelle officine.

« Le Amministrazioni ferroviarie ricevono giornalmente reclami e proteste; fanno del loro meglio per sopperire alla bisogna, e poi, alla loro volta, girano le proteste al Ministero dei Lavori Pubblici, il quale, di rimando, consiglia loro una maggiore e migliore utilizzazione del materiale ruotabile.

« Ma le stazioni secondarie, ed anche qualcuna delle principali, per la mancanza degli impianti fissi più necessari e per la ristrettezza dei binari, non possono provvedere ad un lavoro che superi appena di poco la loro potenzialità. Si fanno barriere di carri, il carico e lo scarico delle merci si ritarda grandemente; il movimento generale si paralizza e gli sforzi del personale ferroviario, anche se efficacemente coadiuvato dai commercianti interessati, a nulla riesce; tutto si neutralizza contro l'impossibilità materiale delle cose.

« E ciò non si verifica soltanto nel periodo eccezionale della vendemmia; in esso soltanto la situazione si aggrava e risolleva maggiori e più vivi reclami.

« La Mediterranea ha poi in quest'anno, dal 16 settembre al 16 novembre circa, messi a disposizione del pubblico anche i 40 carri da 30 tonnellate, che il Governo ha riscattati dalle Ditte che li avevano fatti costruire per loro conto; ma praticamente tale provvedimento non potrà poi riuscire di grande vantaggio, poichè i detti carri non possono essere adoperati che fra determinate stazioni, appunto perchè gli impianti di queste sono in gran parte insufficienti.

« E il ceto commerciale di Genova, più degli altri, si lagna di questo stato di cose, poichè si vede diminuito il numero dei vagoni che giornalmente gli viene assegnato; i capitani dei vapori, accostati agli approdi, protestano pel pagamento delle controstallie, ma l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, a cui la maggior parte di questi reclami fa capo, nicchia, prende tempo a rispondere e, a burrasca passata, rimanda all'anno venturo i provvedimenti che aveva promesso di prendere.

« Il Ministero delle Finanze, come abbiamo già pubblicato, ha sospeso, durante il periodo della vendemmia, i grandi trasporti di sale, obbligando i Magazzini delle privative a fare larghe provviste prima del settembre; le Amministrazioni ferroviarie non effettuano in questi mesi nè i trasporti di carboni, nè quelli del materiale di loro consumo; ma tutto ciò non basta, questi sono rimedi impari al male; occorre che il Ministero provveda sopratutto, invece di costruire nuovi tronchi passivi di ferrovie, a mettere le stazioni in condizione di poter sollecitare e facilitare il lavoro di carico e scarico, rendere pronte le manovre dei vagoni: facendo ciò, anche con un aumento soltanto parziale del materiale ruotabile, il traffico ferroviario procederà spedito, ed il movimento dei treni passeggieri offrirà certo maggiori garanzie di sicurezza e di velocità ».

><

Il fabbricato per le Poste nella stazione centrale di Milano.

Le esigenze del servizio ferroviario continuamente crescenti nella stazione di Milano, hanno creato l'assoluta necessità di togliere dal fabbricato principale di quella stazione il servizio postale, il quale d'altronde si trova ora costretto in ambienti inadatti ed insufficienti. Allo scopo di risolvere questa questione, in una prima adunanza tenuta il giorno 20 luglio scorso fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie Mediterranea ed Adriatica e quelli della Posta si riconobbe che la migliore soluzione era quella di costrurre un apposito fabbricato ad uso esclusivo della Posta stessa da erigersi sul grande piazzale esterno della stazione nell'angolo nord-ovest sul filo del muro di sostegno lungheggiante la via Galileo Galilei.

La Società Mediterranea, previe le necessarie intelligenze col locale Direttore delle Poste, preparò tosto un progetto di massima che fu approvato in una successiva conferenza plenaria tenuta il 13 corrente fra tutti gli Enti interessati. Ed ora gli Uffici tecnici della Società stessa stanno attendendo allo studio del progetto definitivo.

Pare sia intenzione del Governo di provvedere alla spesa occorrente, che si prevede salirà a L. 140,000 circa, mediante anticipazione della medesima per parte del Ministero dei Lavori Pubblici a quello delle Poste, e rifusione da questo al primo mediante annuità da distribuirsi in un periodo da concordarsi.

><

Conferenza per l'orario invernale dei laghi.

Veniamo informati che la conferenza per concordare gli orari invernali delle corse sui laghi della Lombardia e delle ferrovie che vi affluiscono, la quale, come abbiamo annunciato nel precedente numero, doveva aver luogo il giorno 25 del corrente mese, è stata rimandata al giorno 5 di ottobre p. v.

La Direzione Generale delle Poste Svizzere, invitata a prender parte alla detta Conferenza, ha delegato a rappresentarla il signor Roos, capo-sezione della Direzione Generale delle Poste.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo sarà rappresentata alla Conferenza stessa dai signori: Cav. Mayr, ispettore principale della Direzione generale; ingegnere comm. Bianchi, ispettore principale del Servizio del Movimento e Traffico; cav. Beltramo, ispettore del Servizio medesimo.

L'Impresa di Navigazione del Lago Maggiore invierà quale suo rappresentante il Direttore dell'Impresa, signor Daniotti Pompeo, e la Società di Navigazione e Ferrovie pel Lago di Lugano il proprio direttore Antonio Veladini.

><

Progetti di lavori alla stazione di Cuneo.

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che si possano approvare gli elaborati di appalto presentati dalla Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo per la fornitura delle rotaie in acciaio e degli scambi e delle intersezioni occorrenti per l'ampliamento della stazione di Cuneo, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea complementare Saluzzo-Cuneo. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 24,536.72. La fornitura è divisa in due lotti, e cioè:

1° Lotto. Per la provvista di n. 56 rotaie, modello 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 93,200, 10 delle quali della lunghezza di m. 9, e 46 della lunghezza di m. 6;

2° Lotto. Per la fornitura di n. 14 scambi, di uno scambio doppio inglese, e di tre interruzioni oblique.

><

Pei trasporti delle merci pericolose nel Porto di Napoli.

Sarà prossimamente convocata a Napoli una Commissione dei rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate, allo scopo di esaminare la questione relativa al trasporto delle merci pericolose e nocive in quel porto.

Siamo informati che ai lavori della Commissione medesima, prenderà parte anche un medico di porto, per quanto riguarda l'igiene, nonchè un chimico della Regia Marina, per determinare quali delle numerose e svariate merci, comprese nel Regolamento ferroviario, debbono ritenersi pericolose perchè infiammabili od esplodenti.

><

Biglietti ferroviari su percorrenza chilometrica, e d'abbonamento.

Annunciamo con piacere che le Società esercenti le Reti Mediterranea ed Adriatica, d'accordo colle Ferrovie Sicule, e col consenso del Governo, hanno stabilito di ammettere nel servizio degli abbonamenti, dal 1° ottobre p. v., tanto in servizio interno che cumulativo, in via di esperimento e fino a nuovo avviso, la percorrenza chilometrica sulla base da 5 a 300 chilometri, come da tariffa portata dal manifesto dalle stesse Società pubblicato. A maggiore schiarimento, ecco le norme per l'applicazione dei prezzi:

Il prezzo d'abbonamento per un percorso chilometrico non definitivamente designato nella tariffa, si ottiene come segue:

Per i percorsi non eccedenti i 30 chilometri: aggiungendo al prezzo indicato pel limite di percorso immediatamente inferiore, tanti *quinti* della differenza che risulta fra il prezzo stesso e quello pel limite immediatamente successivo, quanti sono i chilometri eccedenti;

Per i percorsi da 31 a 100 chilometri: aggiungendo al prezzo indicato pel limite di percorso immediatamente inferiore, tanti *decimi* della differenza che risulta fra il prezzo stesso e quello pel limite immediatamente successivo, quanti sono i chilometri eccedenti;

Per i percorsi da 101 a 300 chilometri: aggiungendo al prezzo indicato pel limite di percorso immediatamente inferiore, tanti *quinti* della differenza che risulta fra il prezzo stesso e quello pel limite immediatamente successivo, quante sono le decine o frazioni di decine di chilometri eccedenti.

Oltre a queste, le Amministrazioni delle Ferrovie hanno concesso le seguenti facilitazioni:

Riduzione del 25 0[0 del prezzo vigente per gli abbonamenti mensili;

Abbonamenti per il periodo di 45 giorni con prezzi uguali a quelli di un mese, aumentati del 50 0[0;

Riduzione a lire una della spesa per i libretti (in tela, in luogo che in pelle) per gli abbonamenti di 3 mesi o meno;

Abbonamenti per il periodo di 4 mesi a prezzi superiori di un terzo a quelli corrispondenti per 3 mesi.

Tanto gli abbonamenti per 45 giorni, quanto quelli per 4 mesi, saranno rispettivamente vincolati alle medesime limitazioni di percorso stabilite per gli abbonamenti di 1 mese e di 3 mesi, avvertendo che, come di regola, per i biglietti che comprendono linee percorse dai convogli diretti, la quota di prezzo proporzionale alle linee stesse, si aumenta del 5 0[0.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Premi per la maggiore utilizzazione del materiale mobile nei periodi di eccezionali trasporti).

La Mediterranea, col mezzo del capo-servizio del Movimento e Traffico del primo compartimento, allo scopo di stimolare il personale a conseguire una più intensa utilizzazione del materiale mobile nel periodo degli eccezionali trasporti, ha emanato una Circolare colla quale si istituiscono appositi premi, e ciò in conformità di quanto con successo venne praticato lo scorso anno.

Società Veneta di costruzioni.

In seguito alla dimissione data dal comm. prof. Arturo Jean de Johannis, il Consiglio d'Amministrazione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche ha nominato Presidente del Consiglio d'Amministrazione il signor cav. dott. Mattia De Benedetti.

><

Biglietti di andata e ritorno tra Verona e Bologna.

L'Adriatica, in seguito ad interessamento del Ministero dei Lavori Pubblici, ha disposto che vengano istituiti, in via di esperimento, biglietti di andata e ritorno da Verona a Bologna.

><

Biglietti d'andata e ritorno fra Verzato e Pistoia.

L'Adriatica ha disposto perchè, in via d'esperimento, siano istituiti biglietti d'andata e ritorno giornalieri da Verzato a Pistoia.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Lo schema di contratto da stipulare colla Ditta Agusti-Marcenaro e Comp., per affidarle la fornitura di pietrame e di massi provenienti dalle Cave di Acquasanta, lungo la strada ferrata *Genova-Ovada-Asti;*

2. Il progetto, con annesso preventivo di spesa di lire 5160, per la selciatura di una strada carreggiabile sul piazzale interno della *stazione di Milano P. R.:*

3. Il preventivo della spesa di lire 340 per provvedere all'approfondimento del pozzo pel casello n. 23, alla progressiva 10.140 55, della linea da *Moretta* a *Saluzzo;*

4. La proposta pel prolungamento sotto corrente della scogliera a sponda destra del fiume Volturno, fra i chilometri 9.616 e 9.713, della linea da *Caianello* ad *Isernia*, fra le stazioni di Presenzano e di Sesto Campano. La spesa preventivata ammonta a lire 14,000;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Filippo Tassara e Figli, di Voltri, per la fornitura di n. 2970 piastre in ferro omogeneo Martin-Siemens, di diverse specie, e cioè: speciali di giunzione, intermedie e di controgiunto, occorrenti per l'ampliamento della *stazione di Potenza;*

6. Il contratto stipulato colla Ditta predetta, per la fornitura di n. 592 stecche di acciaio per armamento occorrenti per il predetto ampliamento della *stazione di Potenza;*

7. Il progetto dei lavori di collegamento delle lamiere di ferro zincato alla sottostante ossatura in legno nella tettoia del fabbricato viaggiatori della *stazione di Roma-Termini.* La spesa occorrente è di lire 500;

8. La proposta delle opere necessarie per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Cirella Maierà, lungo la linea *Reggio-Castrocucco.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 16,700, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

9. Il preventivo della spesa di lire 440 occorrente per la costruzione di una nuova briglia all'estremità Alba del rivestimento della sponda destra del torrente Riddone, ai chilom. 60.287.25, 60.606.60 della linea *Cantaiupo-Cavallermaggiore;*

10. Il preventivo della spesa per riparazione di guasti al fabbricato viaggiatori della stazione di Orbetello, lungo la ferrovia da *Roma* a *Pisa;*

11. Il preventivo della spesa di lire 8023.84, occorrente per l'applicazione degli apparecchi di riscaldamento a n. 16 locomotive.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato col signor Carresi ing. Giustino per l'appalto dei lavori relativi alle opere murarie ed al rilevato ferroviario, occorrenti per la sistemazione dei ponti a travate metalliche sui torrenti Tresa e Rio Maggiore, e sui fossi Dogana e Cesto, nella linea *Chiusi-Firenze;*

2. La proposta per lavori di riparazione di guasti e pel ricambio di chiodi alle travate metalliche della ferrovia *Ravenna-Rimini*, da eseguirsi o per licitazione privata od in economia, ed il cui importo totale è presunto in L. 12,200;

3. La proposta per l'impianto di una piattaforma girevole da metri 15 nella stazione di Mantova, lungo la ferrovia da *Modena a Verona*. L'importo dei lavori occorrenti all'impianto della piattaforma e delle opere conseguenti ammonta a L. 36,560, escluso il valore del materiale metallico di armamento. Si propone di appaltare i lavori a licitazione privata, fatta eccezione per la posa dei binari e dei meccanismi, cui si provvederà in economia;

4. Il contratto stipulato colla Ditta Tempestini Emilio, per la fornitura, il carico e lo scarico di metri cubi 12,500 di ghiaia pel completamento e risanamento della massicciata, lungo la ferrovia *Firenze-Pistoia;*

5. Il contratto stipulato colla Ditta Ermacora per i lavori d'impianto della illuminazione a gas nella *stazione di Rovigo;*

6. La proposta per la costruzione di un muro di difesa contro il torrente Lozzolo fra i km. 59.007 e 59.029 della linea *Faenza-Firenze*. Spesa occorrente L. 4400;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Antonio Opessi per la fornitura e posa in opera di una stadera a ponte, a rotaia continua, sistema Bianco-Opessi, della portata di 30 tonnellate, nella stazione di Fabriano, linea *Roma-Ancona;*

8. La proposta per sistemare la posizione del segnale a disco verso Ancona, della stazione di Cattolica, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto;*

9. La proposta delle opere necessarie per impiantare la fermata di Santa Cristina al km. 21.107.50 della linea *Pavia-Casalpusterlengo*. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 19,800.

(Proposte di lavori approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte di lavori presentate dall'Adriatica:

1. Proposta dei lavori occorrenti per condurre nella stazione di Vicenza, nella linea *Milano-Venezia*, l'acqua del nuovo acquedotto comunale. Spesa preventivata L. 1460;

2. Proposta per la costruzione di 14 forni da pane presso altrettante case cantoniere del tronco Monopoli-Otranto, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di spesa di L. 5000;

3. Proposta dei lavori necessari per provvedere all'impianto del riscaldamento a vapore in alcuni locali dell'Ufficio Centrale del servizio del materiale mobile nella stazione di *Firenze-Porta al Prato*. La spesa occorrente rileva a L. 3500;

4. Proposta per estendere la illuminazione a gas nei locali dell'Ufficio del Deposito-locomotive di *Bari* e nel relativo passaggio d'accesso alla stazione;

5. Proposta dei lavori occorrenti per rialzare la livelletta della ferrovia *Bologna-Otranto*, fra i km. 266.237 e 267.309. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 46,000, ed all'esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante appalto fra Ditte favorevolmente conosciute, a termini dell'articolo 65 del Capitolato di esercizio.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha favorevolmente accolta, per la parte che lo riguarda, una proposta di concessione di prezzo speciale, dietro vincolo di un determinato traffico minimo annuale, a favore della Ditta ing. S. Levi e Comp., per le sue spedizioni in Inghilterra di barite solfata allo stato naturale, semplicemente macinata.

—

L'Adriatica, con parere favorevole, ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza della Ditta Francesco Gei e Gioachino Viel di Venezia, per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione, scaduta di questi giorni, per i suoi trasporti di legnami da Belluno a Venezia.

—

La Mediterranea, anche a nome e per conto dell'Adriatica, in seguito ad istanze della Società per le Ferrovie del Ticino, ha presentato una proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per la estensione delle tariffe locali N. 203, 205, 206 (per tovaglierie, telerie e tessuti di lana, ecc.), 207, 216, 220, 221, 223, 224 P. V., e 502 P. V. accelerata, ai trasporti in servizio cumulativo colla ferrovia da Santhià a Biella, limitatamente per il percorso delle Reti Mediterranea ed Adriatica.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato la sua approvazione, per la parte che lo riguarda, ai seguenti provvedimenti concernenti le tariffe ferroviarie:

1. Alla proroga per sei mesi della convenzione stipulata colla Ditta Fratelli Bongleux, pel trasporto di farina e semolino;

2. Alla concessione di prezzi speciali a favore della Ditta Ferdinando Turri, per i suoi trasposti di lamiere di rame e di nikel, dietro vincolo di un determinato traffico minimo annuale;

3. Alla proposta di concessione di prezzi speciali, a favore della Ditta Cassanello fu Pietro di Genova, per i suoi trasporti di grano, farina e crusca:

4. Alla proroga pura e semplice per un altro anno della concessione scaduta col 31 agosto p. p., di cui fruiva la Ditta Vegezzi per i suoi trasporti di sale;

5. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruisce la Ditta H. Roze per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo;

6. Alla proposta di rinnovazione per un altro anno della concessione di cui fruisce la Società Italo-Americana per i suoi trasporti di petrolio che scade col 30 del corrente mese;

7. Alla proposta di estensione della tariffa eccezionale N. 1002 P. V. ai trasporti di vino comune, mosto ed uva pigiata, destinati a Chiasso-loco, per conto di qualsiasi speditore, purchè eseguiti con lettera di vettura diretta internazionale, con soppressione dell'obbligo,

per tali trasporti, di presentare i documenti doganali di introduzione della merce sul territorio svizzero.

—

L'Adriatica ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Eugenio Agazzi di Bellano, intesa ad ottenere che la concessione di cui fruiva per i suoi trasporti di pietrisco in partenza da Colico, sia rinnovata per un altro anno con talune modificazioni alla convenzione originaria.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante il mese di luglio p. p., in confronto dei prodotti avutisi durante il mese corrispondente dell'esercizio finanziario precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1897-98	Esercizio 1896-97	Differenza
Fossano-Mondovì	3,243	3,522	— 279
Sassuolo-Modena-Finale	25,450	26,023	— 573
Torino-Rivoli	16,637	15,588	+ 1,049
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	36,474	36,361	+ 113
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	156,077	139,022	+ 17,055
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	7,061	6,441	+ 620
Santhià-Biella	62,182	58,757	+ 3,425
Torino-Ciriè-Lanzo	62,258	59,703	+ 2,555
Ferrovie Economiche Biellesi	20,368	16,235	+ 4,133
Nord-Milano	270,217	250,578	+ 19,639
Novara-Seregno	50,363	48,463	+ 1,900
Ferrovie di Reggio Emilia	19,790	18,790	+ 1,000
Ferrovie Second. della Sardegna	68,751	72,919	— 4,168
Napoli-Pozzuoli-Cuma	41,259	40,927	+ 332
Suzzara-Ferrara	22,187	20,650	+ 1,537
Palermo-Corleone	20,153	20,490	— 337
Conegliano-Vittorio	7,100	7,585	— 484
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	48,400	53,645	— 5,245
Parma-Suzzara	12,190	12,868	— 678
Arezzo-Stia	12,600	13,504	— 904
Vicenza-Schio	30,200	31,528	— 1,328
Padova-Montebelluna	13,000	13,987	— 987
Cividale-Portogruaro	23,900	25,180	— 1,280
Torre-Arsiero	12,400	12,970	— 570
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	24,900	26,687	— 1,787

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bari-Locorotondo. — I lavori della ferrovia Bari-Locorotondo sono stati incominciati da circa venti giorni al chilometro XVI presso la stazione di Noicattaro, e saranno spinti colla massima alacrità per rendere possibile di porre in esercizio il primo tronco Bari-Putignano di 45 chilometri entro il settembre 1898.

Dovendosi procedere entro breve termine alla provvista dei materiali di armamento (ruotaie, scambi, traversine, ecc.) per il primo tronco suddetto, tutti coloro che volessero concorrere a tale fornitura, potranno rivolgersi alla Società Concessionaria « The Subventioned Railways Corporation Limited » e per essa all'ingegnere Augusto Giustini, via Palestro, 36, a Roma, dal quale potranno ricevere tutti gli opportuni schiarimenti.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 settembre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,604,041.79, con un aumento di lire 107,690.86 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 settembre 1897 si ragguaglia a L. 7,2323,921.16 e presenta un aumento di lire 5,248,375.34 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,836,439.24, con un aumento di lire 40,505.67 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1897 si ragguaglia a L. 29,628,003.49, presentando un aumento di L. 310,598 98 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 328,291, con un aumento di L. 21,601 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1897 ammontano a lire 1,749,458, con un aumento di L. 78,337 sull'esercizio precedente.

Le tramvie urbane di Napoli. — Dopo un lungo dibattito, il Consiglio comunale di Napoli approvò la rinnovazione del contratto colla Società dei trams, che assicurava un canone di 425,000 lire, invece che di L. 120,000, come all'attuale, e prolunga fino al 1950 la scadenza del contratto, che era stabilita al 1925.

Ferrovia al Santuario di N. S. della Guardia a Genova. — L'ing. Raffaele Clerle assunse l'impresa della costruzione della ferrovia elettrica al Santuario di N. S. della Guardia, con l'obbligo di darla ultimata entro un anno circa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di agosto 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di agosto 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 agosto	1896
Passeggieri trasportati	Num.	222,000	193,368
» introito	L.	591,000	586,832.48
Bagagli e cadaveri	Tonn.	770	680
» introito	L.	48,000	47,047.12
Bestiame trasportato	Capi	9,300	5,121
» introito	L.	46,000	28,131.80
Merce trasportata	Tonn.	68,300	67,802
» introito	L.	675,000	738,629.89
Introito complessivo	L.	1,360,000	1,400,641.29
» chilometrico	»	4,927.54	5,265 57
Proventi diversi	»	50,000	50,140.12

Introito generale	L.	1,410,000	1,450,781.41
Spesa complessiva	»	810,000	750,828.30
» chilometrica	»	2,934.78	2,822.66
Introito netto	»	600,000	699,953.11

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto delle ferrovie.* — Nei giorni scorsi la Commissione del Consiglio Nazionale per il riscatto delle ferrovie si riunì di nuovo a Berna, e terminò l'esame del progetto, ad eccezione delle disposizioni transitorie e della clausola del Sempione.

In tesi generale, la Commissione mantenne le sue precedenti risoluzioni di Interlaken, che sono in massima l'adesione al progetto votato dal Consiglio degli Stati.

— Il Consiglio Federale proporrà alle Camere federali di completare tutte le concessioni per strade ferrate accordate dal 1886 in poi, e le cui condizioni di riscatto non contengono più la clausola che, in caso di riscatto, la somma da pagarsi non potrà mai essere inferiore alle spese di primo impianto di costruzioni esistenti quali risulteranno dai conti, coll'aggiunta della clausola seguente: « Il riscatto non può farsi sulla base delle concessioni che dopo almeno trent'anni di esercizio della strada ferrata ».

Ferrovie Francesi. — *Linea da Riceys a Cunfin.* — È stato dichiarato di pubblica utilità l'impianto nel dipartimento dell'Aube, di una ferrovia di interesse locale, a scartamento di un metro tra Riceys a Cunfin.

Il massimo del capitale di primo impianto è fissato alla somma di 1,900,000 franchi.

Ferrovie delle Colonie francesi. — La Commissione permanente del Consiglio delle Colonie francesi ha adottato all'unanimità un progetto di ferrovia da Kotonou ad Abbomey, nel Dahomey.

Questo progetto non comporta alcuna garanzia di interesse, ma soltanto la concessione di una certa superficie territoriale.

Ferrovia Gibuti-Harrar. Era stato detto che Menelik non aveva più permesso la costruzione della linea ferroviaria Gibuti Harrar. Ma tale notizia non pare confermata, dal momento che da Londra si annunzia che a quella Borsa, nel prossimo ottobre, saranno emesse 40,000 azioni da L. 500 appunto per formare il capitale occorrente all'impresa. Non si dice in quale misura entra già in tale affare il capitale francese.

Notizie Diverse

Il Canale fra il Danubio e l'Elba. — Viene presentemente discussa in Austria e in Germania l'importante questione della costruzione di un canale navigabile fra il Danubio e l'Elba; sarebbe questa certamente una delle più importanti vie per la navigazione interna, che metterebbe in comunicazione la parte nord-occidentale colla parte sud-orientale del continente europeo. La difficoltà maggiore è l'attraversamento della catena di montagne che separa la Moravia dalla Boemia, la quale per altro si può superare ad un'altezza di m. 600 sul livello del mare. Parecchi progetti sono stati proposti: uno dei più attuabili è quello di costruire un canale lungo circa 225 chilometri, il quale, distaccandosi dal Danubio a Kornenburg, circa 15 chilometri a monte di Vienna, e salendo con una serie di conche fino a circa 600 metri sul mare, entrerebbe nella vallata della Moldava, raggiungendo questo fiume a Budweis, una delle più importanti città de la Boemia Meridionale. Il corso della Moldava dovrebbe ventre regolarizzato e canalizzato per circa 240 chilometri, fino a Melnik, dove raggiunge l'Elba.

Nel complesso, questa nuova arteria di navigazione riuscirebbe della lunghezza di 465 chilometri; ma in realtà si viene con essa a stabilire una comunicazione non interrotta dalla foce del Danubio alla foce dell'Elba sopra uno sviluppo di circa 3730 chilometri; e se si tien conto dei fiumi minori e della rete dei canali collegati al Danubio ed all'Elba, si viene a costituire una rete unica di oltre 6400 chilometri di sviluppo.

Si ritiene che non meno di 2,500,000 tonnellate di merci sarà il traffico che passerà pel nuovo canale, facendo il calcolo in base ai movimenti attuali; ma è probabile che esso cresca assai più, poichè, col prezzo basso dei trasporti per acqua, vien reso possibile il trasporto di talune merci di poco costo, che altrimenti non si potrebbero trasportare.

Secondo calcoli fatti in Ungheria, e per quelle linee di comunicazione, il costo dei trasporti sulle vie di navigazione interne, artificiali o naturali, non è che un terzo od un quarto del costo dei trasporti in ferrovia.

Per la costruzione di questa importantissima arteria di comunicazione, si prevede una spesa di 250 milioni di franchi.

Una galleria colossale. — È nota la grande importanza cui, da pochi anni, è salita l'industria mineraria nel Colorado, il più giovane dei trentotto Stati dell'Unione Nord-Americana e l'ultimo degli undici Stati di Nord-Ovest o Centrali; il Colorado, che prende nome da uno fra i principali fiumi di quelle vastissime regioni, ha un'estensione di 269,000 chilom. quad. e la sua popolazione non giunge a 200,000 abitanti, ma è ricchissimo di oro, argento, rame, ferro e carbon fossile.

Ora, per ampliare più che possibile l'esercizio delle sue miniere e le sue relazioni commerciali, gli Americani impresero un lavoro gigantesco, vale a dire, si è posto mano ai lavori di perforamento d'una colossale galleria, destinata a collegare i varii distretti minerarii dello Stato in discorso, che trovansi separati da massi montagnosi di 1,800 a 2,000 e più metri d'altezza.

Quella galleria, che avrà una lunghezza di cinquanta miglia circa, vale a dire uno sviluppo di ottanta chilometri, misurerà quattro metri di altezza su cinque di larghezza; sarà interamente costruita a volta in mattoni e rischiarata da novecento cinquanta lampade elettriche ad incandescenza.

Ad ogni tratto di circa duecento metri, alti camini sboccanti alla superficie, assicureranno la ventilazione.

La galleria verrà stabilita alla media profondità di 845 metri; ma si calcolò che, dovendo passare al disotto della città di Victor City, situata poco lungi dal monte Piki, la profondità non diventerà minore di metri 2,000: i lavori non dureranno meno di vent'anni e la spesa non sarà minore di mezzo miliardo.

Questa galleria del Colorado sarà la maggiore che siasi mai costruita; in suo confronto quelle del Moncenisio, del Gottardo, quella perfino del Sempione, che avrà una lunghezza di oltre diciannove chilometri, verranno a sembrare modesti buchi da sorci.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Magnani G. B. di Torino pei lavori di consolidamento del ponte sulla Bormida presso Alessandria, col ribasso del 10.65 0[0;

Alla Ditta Pezzi fratelli Bartolomeo e Candido di Torino pei lavori di riverniciatura del ponte sul Toce, alla progr. 66.217 della linea Gozzano Domodossola, col ribasso del 22.50 0[0;

Alla Ditta Thomas L. e Bazzi F. di Torino pei lavori di verniciatura della grande tettoia della stazione internazionale di Ventimiglia, col ribasso del 21 0[0.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato del 24 corrente*). — Colla Società Anonima Carbonifera industriale italiana di Genova per la fornitura di tonn. 105,000 di carbone inglese in mattonelle;

Colla Società Milanese di agglomerazione carboni, di Civitavecchia, per fornitura di tonn. 75,000 di carbone inglese in mattonelle;

Colla Ditta Bauchiero Fortunato di Torino per fornitura di metri lineari 8000 di stoffa di lana color avana per tendine delle carrozze;

Colla Ditta Bietti e G. Minacca di Milano per fornitura di kg. 160,000 di piombi tipo Frisotti per carri merci;

Colla Ditta Cesare Pegna e Figli di Torino per fornitura di kg. 40,000 di acquaragia;

Colla Ditta Macchi, Izar e C. di Milano per fornitura di numero 277,000 arpioni in ferro omogeneo per armamento;

Colla Società Alti Forni, Fonderie e Acciaierie di Terni per fornitura di 454 rotaie d'acciaio fuso Bessemer per armamento primo tipo;

Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente per fornitura di 152,000 chiavarde in ferro omogeneo per stecche d'armamento;

Colla Società Alti Forni, Fonderie e Acciaierie di Terni per fornitura di 5800 stecche in acciaio per armamento primo tipo;

Colla stessa Società per fornitura di 195,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo;

Colla Ditta Giovanni Gilardini di Torino per fornitura di chilogrammi 4000 di cuoio giallo naturale e chilogrammi 100 di pelle di vitello a grana;

Colla Ditta Luigi Boglione di Bra per fornitura di kg. 1500 di cuoio fil di schiena;

Colla Ditta Vitali Domenico per appalto lavori sistemazione definitiva del ponte sul fiume Fiora (linea Roma-Pisa);

Colla Ditta Mariani Augusto di Roma per appalto lavori di difesa della stazione di Segni e degli attigui tratti della diretta Roma-Segni;

Colla Ditta Mersi Bartolomeo di Saluzzo per costruzione scogliere di massi a presidio ponte sul torrente Varaita (linea Savigliano-Saluzzo);

Col Municipio di Torino e col Comitato della Esposizione del 1898 per impianto binario di collegamento dello scalo di Torino col recinto dell'Esposizione.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (29 settembre). — Appalto dei lavori di completamento e sistemazione di un tratto della strada provinciale n. 55, della lunghezza di m. 4728.98. Imp. L. 252,800.

— (30 settembre). — Appalto dei lavori di completamento e sistemazione di un tratto della strada provinciale n. 55, della lunghezza di m. 4446.55. Imp. L. 183,300.

Municipio di Bologna (30 settembre, ore 13, unico e definit.). — Appalto dei lavori murari e di terra occorrenti per l'esecuzione di un mercato pel bestiame, nella zona del Piano regolatore, compresa fra Porta S. Felice e Porta Lame. Cauz. provv. L. 5000.

Prefettura di Bologna (30 settembre, ore 10, unico e definit.). — Appalto, fra Società cooperative di produzione e lavoro, di sistemazione dell'argine destro del Reno, dalla rampa Carpeggiasi all'Idrometro Zanetta, nel Comune di Pieve di Cento (m. 2176). Imp. L. 98,774.

Deputazione Provinciale di Torino (30 settembre, ore 9, unico e def.). — Appalto dei lavori di un ponte in muratura sul torrente Chianco, lungo la strada provinciale Torino-Susa, alla progressiva 43.800. Imp. L. 4000. Cauz. L. 150.

Deputazione Provinciale di Caserta (4 ottobre, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori in muratura, terra e capostrada per impianto di un ponte metallico sul torrente Pioppetto (strada provinciale di Ausonio). Imp. L. 16,854.55. Cauz. provv. L 1000. Fatali 22 ottobre, ore 12.

Prefettura di Caserta (4 ottobre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ricavamento tratto alveo principale Lagni e contropasso sinistro tra i ponti Condelaro e Casolla. Importo lire 17,368.72. Cauz. provv. L. 1000.

Municipio di Taranto (4 ottobre, ore 11, 1ª asta). — Appalto della manutenzione di tutte le strade e piazze inghiaiate dei due borghi ad est ed ovest della città di Taranto, e dei piazzali e vicoli non lastricati della città vecchia. Imp. annuo L. 17,000. Cauzione L. 2000.

Prefettura di Belluno (4 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto, fra Società cooperative, ecc., dei lavori di urgente ricostruzione del tratto di muro di sostegno e due tombini di scarico con addentramento nel corpo stradale, tra le progress. 36.35.15 e 37.63.65, della strada nazionale Carnica, n. 1 (Gogna-Montecroce). Imp. L. 80,374.95. Cauz. L. 3500.

Prefettura di Campobasso (11 ottobre, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento del 5° tronco della strada provinciale n. 70, dall'abitato di S. Pietro Aveliana all'innesto della strada provinciale Sangrina. Imp. L. 21,026.53. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lecce (12 ottobre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di m. l. 150 di muro di sponda innanzi alla stazione ferroviaria, nel porto di Brindisi. Imp. L. 490,000. Cauz. provv. L. 25,000.

Municipio di Terracina (15 ottobre, ore 10, unico e definit.). — Appalto dei lavori di completamento della strada da Terracina a S. Felice Circeo. Imp. L. 18,820.14. Cauzione provv. L. 1000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Repubblica Argentina. — Il Governo Argentino ha rinunciato di trattare privatamente per la costruzione di una stazione centrale di strade ferrate a Buenos-Aires. Esso risolto di mettere all'appalto, nel termine di 150 giorni, i lavori di cui si tratta, seguendo i piani e il preventivo fissati dal dipartimento degl'ingegneri e riducendo la cifra di 5,000,000 di piastre precedentemente fissata, a 3,000,000 (15 milioni di franchi).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Spezia (2 ottobre, ore 10, fatali). — Fornitura di tonn. 2500 di **carbone** Newpelton-Main. Imp. ridotto L. 20.4696 la tonnellata (ribasso ottenuto 14.71 0[0 su L. 24 alla tonn.).

Arsenale di Costruzioni — Napoli — (5 ottobre, ore 11, unica e definitiva). — Fornitura in due lotti:

1° lotto: Kg. 4700 di **ferro** fino in verghe, a L. 0.38, e kg. 3000 profilato diverso, a L. 0.40. Imp. L. 2986. Cauz. L. 299, consegna giorni 30;

2° lotto: Kg. 500 di **catena** sottile, a L. 1 80, e kg. 900 catenella a L. 1.35. Imp. L. 2115. Cauz. L. 212. Consegna a giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Settem. 18	Settem. 25
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » **Mediterranee**	»	536	538
» » **Meridionali**	»	715.50	717.50
» » **Pinerolo (1ª emiss.)**	»	385	385
» » » (2ª »)	»	357	357
» » **Secondarie Sarde**	»	278	278
» » **Sicule**.	»	620	620
Buoni Ferrovie **Meridionali**	»	542.50	542.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » **Sicule** *A. B. C. D.* .	L.	308	307
» » **Cuneo (2ª emiss.)** . .	»	338	338
» » **Gottardo 4 %** . . .	»	101	101.40
» » **Mediterranee 4 0[0** . .	»	511.50	512
» » **Meridionali**.	»	329.50	329
» » **Meridionali Austriache** .	»	409	403.50
» » **Palermo-Marsala-Trapani**	»	319	319
» » » 2ª emiss. »		306	306
» » **Pontebba**	»	481	481
» » **Sarde, serie** *A*. . . .	»	317	317
» » » **serie** *B*. . . .	»	313	314
» » » **1879**	»	316	316
» » **Savona**	»	347.50	346.50
» » **Secondarie Sarde** . . .	»	461	461
» » **Sicule 4 0[0 oro** . . .	»	494	495.50
» » **Tirreno**	»	488	488
» » **Vittorio Emanuele** . .	»	350	348

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia di Novara. — Le *Gazzetta Ufficiale* del 18 settembre, n. 218, pubblica la distinta delle 303 obbligazioni state estratte e rimborsabili in L. 500 dal 1° ottobre.

Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — Dal 4 ottobre pagamento della cedola n. 19 delle azioni, in L. 6.25, quale primo riparto dividendo 1897.

Tramways Interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona. — Col 1° ottobre sarà pagata la cedola n. 33, in fr. 22.50.

Tramways Napoletani. — Dal 1° ottobre saranno rimborsate, in fr. 500, le obbligazioni estratte il 15 settembre, e pagata la cedola n. 20 in fr. 12.50.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di lire 7.50, maturante il 1° ottobre p. v., sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione, a:

Firenze, presso la Direzione Generale	L.	5.77
Bologna presso la Cassa della Società	»	5.77
Milano presso il sig. Zaccaria Pisa	»	5.77
Genova presso la Cassa Generale	»	5.77
Palermo presso i signori I. e V. Florio	»	5.77
Ancona presso la Banca d'Italia	»	5.77
Livorno id. id.	»	5.77
Napoli id. id.	»	5.77
Torino id. id.	»	5.77
Roma id. id.	»	5.77
Venezia id. id.	»	5.77
Parigi presso la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	Fr.	5.77
» presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	5.77
Ginevra presso i signori Bonna e C.	»	5.77
Basilea presso i signori De Speyr e C.	»	5.77
Zurigo presso la Società di Credito Svizzero. . .	»	5.77
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	5.77
Berlino presso la Deutsche Bank	»	5.77
» presso il signor Meyer Cohn	»	5.77
Francoforte s/M presso i sigg. Fratelli Bethmann	»	5.77
» presso la Frankfürter Filiale der Deutschen Bank	»	5.77
Vienna presso lo Stabilimento Austriaco pel Commercio ed Industria	»	5.77
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	F.ol.	2 74
Londra presso i sigg. Fratelli Baring e C. Limited. .	Ls.	0.47

Alla data stessa sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni estratte al sorteggio del 15 maggio 1897.

Onde riscuotere le Cedole (coupons) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Si avvertono in pari tempo i portatori che sulle Obbligazioni nominative la tassa di Ricchezza Mobile viene ridotta a norma dell'articolo 2 della legge 22 luglio 1894.

Le Obbligazioni nominative sono pagabili nelle piazze di Firenze, Roma, Napoli, Torino, Milano, Genova, Palermo e Livorno, in base all'art. 7 del Regolamento 1892.

Come pure si porta a notizia dei portatori di Obbligazioni che, qualora fossero anche possessori di Azioni Sociali, quest'ultime vengono accettate gratuitamente in deposito libero nelle Casse di questa Amministrazione, in dipendenza di quanto è prescritto all'art. 15 degli Statuti.

Firenze, 18 Settembre 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 1° al 10 Settembre 1897. — 7ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4608	4418	+ 190	1109	1291	— 182
Media	4608	4416	+ 192	1105	1291	— 186
Viaggiatori	1,652,685 45	1,714,729 89	— 62,044 44	73,537 08	118,421 58	— 44,884 50
Bagagli e cani. . . .	69,156 39	69,767 86	— 611 47	1,260 46	3,172 92	— 1,912 46
Merci a G.V. e P.V. acc.	274,783 93	255,305 56	+ 19,478 37	11,568 64	14,288 48	— 2,719 84
Merci a P. V. . . .	1,811,108 40	1,689,960 44	+ 121,147 96	66,660 80	78,705 64	— 12,044 84
TOTALE .	3,807,734 17	3,729,763 75	+ 77,970 42	153,026 98	214,588 62	— 61,561 64
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Settembre 1897.*						
Viaggiatori	10 488,285 07	10,278,960 75	+ 209,324 32	472,707 25	732,955 99	— 260,248 74
Bagagli e cani. . . .	472,676 03	457,955 56	+ 14,720 47	9,605 52	24.158 57	— 14,553 05
Merci a G.V. e P.V. acc.	2,229,318 02	2,158,069 85	+ 71,248 17	89,693 99	106,254 69	— 16,560 70
Merci a P. V. . . .	11,603,342 04	11,231,769 40	+ 371,572 64	425,936 33	531,346 13	— 105,409 80
TOTALE .	24,793,621 16	24,126,755 56	+ 666,865 60	997,943 09	1,394,715 38	— 396,772 29
Prodotto per chilometro.						
della decade	826 33	844 22	— 17 89	137 99	166 22	— 28 23
riassuntivo	5,380 56	54,63 49	— 82 93	903 12	1,080 34	— 177 22

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 25ª Decade — dal 1° al 10 Settembre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
				PRODOTTI DELLA DECADE.			
1897	1,421,199.26	53,250.89	472,072.62	1,388,061.47	10,085.40	3,344,669.64	4,248
1896	1,440,317.48	53,587.22	414,869.57	1,320,835.24	10,503.80	3,240,113.31	
Differenze nel 1897	— 19,118.22	— 336.33	+ 57,203.05	+ 67,226.23	— 418.40	+ 104,556.33	
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.			
1897	26,577,030.93	1,303,256.56	7,974,028.56	30,785,925.67	266,834.73	66,907,076.45	4,248
1896	25,526,272.59	1,287,252.46	7,555,515.06	27,618,987.82	301.568,77	62,289,596.70	
Differenze nel 1897	+ 1,050,758.34	+ 16,004.10	+ 418,513.50	+ 3,166,937.85	— 34,734.04	+ 4,617,479.75	
				RETE COMPLEMENTARE			
				PRODOTTI DELLA DECADE.			
1897	108,783.78	2,662.54	23,203.63	123,601.60	1,120.60	259,372.15	1,377
1896	108,357.55	2,435.85	18,250.58	125,906.05	1,287.59	256,237.62	
Differenze nel 1897	+ 426.23	+ 226.69	+ 4,953.05	— 2,304.45	— 166.99	+ 3,134.53	
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.			
1897	1,819,259.56	47,588.13	622,978.32	2,893,615.91	33,402.79	5,416,844.71	1,377
1896	1,734,074.99	46,355.78	540,205.66	2,430,287.71	35,024.98	4,785,949.12	
Differenze nel 1897	+ 85,184.57	+ 1,232.35	+ 82,772.66	+ 463,328.20	— 1,622.19	+ 630,895.59	

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
640.72	621.57	+ 19.15	12,878.34	11,943.52	+ 934.82

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

6ª Decade — Dal 21 al 31 Agosto 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	97,118.00	2,405.00	11,442.00	152,725.00	762.00	264,452.00	616.00	429.00
1896	98,123.00	1,762.00	10,153.00	132,605.00	607.00	243,250.00	616.00	395.00
Differenze nel 1897	— 1,005.00	+ 643.00	+ 1,289.00	+ 20,120.00	+ 155.00	+ 21,202.00	»	+ 34.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1897.				
1896-97	540,800.00	12,437.00	78,774.00	749,315.00	11,790.00	1,393,116.00	616.00	2,262.00
1895-96	555,944.00	9,875.00	67,989.00	655,993.00	8,842.00	1,298,643.00	616.00	2,108.00
Differenze nel 1897	— 15,144.00	+ 2,562.00	+ 10,785.00	+ 93,322.00	+ 2,948.00	+ 94,473.00	»	+ 154.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	32,086.00	708.00	2,663.00	24.751,00	65.00	60,273.00	484.00	125.00
1896	39,655 00	599.00	2,419.00	16,722.00	87.00	59,482.00	484.00	123.00
Differenze nel 1897	— 7,569.00	+ 109.00	+ 244.00	+ 8,029.00	— 22.00	+ 791.00	»	+ 2.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1897.				
1896-97	201,833.00	4,238.00	18,160.00	107,987.00	550.00	332,768.00	484.00	688.00
1895-96	218,286.00	3,799.00	18,921.00	104,886.00	633.00	346,525.00	484.00	716.00
Differenze nel 1897	— 16,453.00	+ 439.00	— 761.00	+ 3,101.00	— 83.00	— 13,757.00	»	— 28.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	2,456.00	107.00	169.00	834.00	»	3,566.00	23.00	155.00
1896	3,140.00	101.00	152.00	565.00	»	3,958.00	23.00	172.00
Differenze nel 1897	— 684.00	+ 6.00	+ 17.00	+ 269.00	»	— 392.00	»	— 17.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1897.				
1896-97	16,859.00	1,053.00	1,172.00	4,487.00	»	23,574.00	23.00	1,025.00
1895-96	20,653.00	607.00	1,103.00	3,590.00	»	25,953.00	23.00	1,128.00
Differenze nel 1897	— 3,791.00	+ 449.00	+ 69.00	+ 897.00	»	— 2,379.00	»	— 103.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima — Sede in Roma
Capitale Lire venti milioni interamente versato.

Terzo Sorteggio di Obbligazioni.

Si avvertono i signori Possessori delle Obbligazioni 4 0[0, emissioni 1891, 1892, 1893 e 1895 di questa Società, che il 1° ottobre p. v., alle ore 10, avrà luogo presso la sede della Società suddetta, piazza Grazioli, n. 5, con l'intervento del Delegato governativo, la pubblica estrazione delle Obbligazioni da rimborsarsi a partire dal 1° gennaio 1898.

Si estrarranno:

Emissione	Titoli		Obbligazioni	Totale
Per l'emissione 1891:	32 titoli unitari	Obbligazioni	24	Totale 49
	5 » quintupli	»	25	
Per l'emissione 1892:	20 titoli unitari	Obbligazioni	20	Totale 100
	4 » quintupli	»	20	
	6 » decupli	»	60	
Per l'emissione 1893:	14 titoli unitari	Obbligazioni	14	Totale 84
	10 » quintupli	»	50	
	2 » decupli	»	20	
Per l'emissione 1895:	3 titoli unitari	Obbligazioni	3	Totale 28
	5 » quintupli	»	25	

Roma, 14 settembre 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Un volume in 8°, di pagine 240, al prezzo di L. 2,50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI
Giornali Italiani ed Esteri
TORINO
13 - Via Finanze - 13

Quest' Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica d ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pe medesimi al prezzo di tariffa, offrendo le mag giori guarentigie di puntualità ed esattezza

Ditta Macchi, Izar e C.
di F.lli MACCHI e PASSONI
MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA
Bolloni, Ramponi e Chiodi
Per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., especialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili come torni, trapani, limatrici, ecc.

SMERIGLIO
Smeriglio in grana e spoltiglia.
Carte e tele smerigliate.
Nastri smerigliati.
Mole a smeriglio.
Carte e tele vetrate.
Vetro macinato.

MAGNESITE
Magnesite (Giobertite).
Magnesia calcinata.
Cemento magnesiaco.
Cemento biscotta.
Mattoni refrattari rettangolari ed a punta.

Guarnizioni a smeriglio per bramini da riso.

ING. VIGLEZZI & C.
MILANO — Via Manzoni, 4 — MILANO

Unica Società Italiana

Opifici a CASELETTE (Torino) ed alla SFORZESCA (Vigevano).

Lime, Raspe, Acciai, Utensili
MACCHINE-UTENSILI
Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA
FRATELLI PASTORI
UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

LIVRET-CHAIX

MM. les Voyageurs peuvent se procurer à la Librairie Chaix, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
Livret-Chaix continental { 1° vol. réseaux français 1 50 / 2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix special de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris . . . . » 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	»		»	—	6 10 p.	
Torino Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p	1 35 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 2 Ottobre 1897 NUM. 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanze

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

STATISTICA DELL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO PER L'ANNO 1895

TRAFFICO DELLA RETE.

Abbiamo ricevuto testè la seconda parte della consueta *statistica dell'esercizio* delle Ferrovie del Mediterraneo per l'anno 1895, riguardante il traffico. Come abbiamo fatto per la prima parte, stralciamo le cifre essenziali, tralasciando i dettagli minori che per noi mancano di interesse.

TRAFFICO VIAGGIATORI.

Viaggiatori a tariffa interna:

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto Lire
1ª classe . . .	421,419	45,278,054	4,846,084
2ª » . . .	2.022,507	130,963,361	9,680,454
3ª » . . .	7.044,266	294,998,826	13,148,352
4ª » . . .	53,695	1,156,060	35,672
Totale . . .	9,541,887	472,396,301	27,710,562

Il *percorso medio per ogni viaggiatore* fu di km. 107.44 per la 1ª classe, chilom. 64.75 per la 2ª, chilom. 41.88 per la 3ª e chilom. 21.53 per la 4ª.

Il *prodotto medio per viaggiatore* fu di L. 11.50 per la 1ª classe, L. 4.79 per la 2ª, 1.87 per la 3ª, 0.66 per la 4ª

Il *prodotto medio per viaggiatore chilometro* fu di L. 0.1070 per la 1ª classe, L. 0.0739 per la 2ª, L. 0.0446 per la 3ª, L. 0.0309 per la 4ª.

Viaggiatori a tariffa ridotta:

Comprendiamo in questo prospetto i biglietti di andata e ritorno e le categorie delle altre riduzioni che nella statistica sono separate.

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto lire
1ª classe . . .	353,685	16,946,669	1,216,093
2ª » . . .	2,561,038	88,045,746	4,470,963
3ª » . . .	10,075,946	234,016,499	7,247,491
Totale . . .	12,990,669	339,008,914	12,934,547

I *biglietti circolari* furono per la 1ª classe n. 26,712 con un percorso di chilom. 15,339,97 ed un prodotto di L. 1,197,592; per la 2ª classe 44,230, con un percorso di chilom. 22,805,121 ed un prodotto di L. 1,260·211, per la 3ª classe 7765, con un percorso di chilom. 2,582,298 ed un prodotto di L. 92.750.

I *biglietti d'abbonamento* furono 20,457 e diedero un prodotto complessivo di L. 1,523,483.

Inoltre vi furono 98 *convogli speciali* che percorsero complessivamente 13,569 chilometri e diedero un prodotto di L. 108.861.

Il totale generale del prodotto viaggiatori ammonta a L. 50,135,573.

RIASSUNTO GENERALE DEI TRASPORTI.

Il prospetto seguente riassume i trasporti viaggiatori, bagagli, cani, grande e piccola velocità, con le percorrenze relative ed il prodotto per ogni categoria:

Specificazione dei trasporti	Quantità	Percorrenze complessive km.	Prodotto Lire	Percorso medio di un'unità km.
Viaggiatori:				
a percorrenza effettiva N.	24,725,558	1,076,027,026	45,952,696	43,52
altri . . . . »	99,164		4,074,016	
Convogli speciali . . . . »	98	13,569	108,861	138,46
Cani . . . . »	68,975	4,223,569	88,706	61,23
Bagagli, giornali, campioni Tonn.	41,707	5,695,018	2,265,303	136,55
Merci a grande velocità. . »	271,758	27,352,629	7,303,152	100,65
Merci a p. v. accelerata. . »	233,802	45,947,241	2,664,940	196,52
Merci a piccola velocità. . »	8,867,965	975,671,441	55,844,914	110,02
Pacchi ferroviali . . . . N.	97.099		86,780	
Numerario e preziosi . . Migl.	170,326	30,194,827	87,565	177,28
Veicoli a gr. e picc. vel. . N.	4,215	1,134,925	241,133	269,26
Feretri e ceneri mortuarie . »	517	99,045	42,738	191,58
Cavalli e bestiame a gr. velocita e picc. velocità accelerata:				
a carro completo. . Capi	809,653	73,849,435	1,294,763	91,21
» » . Carri	32,252	3,180,820		98,62
per capo . . . . Capi	465,245	30,508,796	851,604	65,58
Introiti diversi:				
per viaggiatori . . Lire			185,539	
per bagagli . . . . »			31,149	
per trasporti a gr. vel., picc. vel. acc. e picc. vel. »			1,634,394	
Diritti fissi pei trasporti a gr. vel., picc. vel. acc. e picc. vel. »			4,217,307	
TOTALE GENERALE del prodotto L.			126,975,560	

Da questi prodotti furono detratti gli importi dei rimborsi eseguiti nell'anno su trasporti regolati da convenzioni o concessioni speciali, od in dipendenza delle annotazioni apposte alla tariffa speciale n. 50.

Nella seguente tabella sono indicati i prodotti per ogni linea che ha dato un prodotto superiore al mezzo milione:

	Lunghezza media di percorr. dei treni km.	Prodotto totale	Prodotto per km.	Prod. per km. percorso dai treni
1. Conf. francese-Torino	94	2,933,508	31,208	4 56
2. Torino-Alessandria . .	91	4,554,968	50,055	5.13
3. Torino-Torre Pellice con diram. Barge .	68	826,362	12,152	3.53
4. Torino-Cuneo-Ventimiglia (Limone) . .	120	1,180,131	9,834	3.03
5. Cavallermaggiore-Alessandria	98	1,238,056	12,633	3.17
6. Torino-Savona Maritt.	149	3,947,892	26,496	4.52
7. Alessandria-Savona Marittima	107	1,182,066	11,047	3.31
8. Castagnole-Asti-Mortara	94	1,051,827	11,190	3 30
9. Torino-Milano . . .	150	7,640,527	50,937	5.97
10. Chivasso-Aosta . . .	100	834,849	8,348	2.56
11. Chivasso-Casale. . .	49	538,685	10,994	3.53
12. Vercelli-Valenza . .	42	824,279	19,626	4.94
13. Vercelli-Mortara-Stradella	88	824,771	9,372	3.15
14. Novara-Varallo . . .	55	573,135	10,421	3.73
15. Novara-Domodossola .	90	1,059,636	11.774	3.69
16. Alessandria-Mortara .	43	2,269,081	52,769	4 67
17. Mortara-Luino . . .	92	2,671,425	29,037	4.34
18. Luino-Pino Confine .	15	534,362	35,624	5.46
19. Milano-Laveno con diramazione a Varese ed Arona . . .	118	2,038,382	17,274	3.59
20. Milano-Chiasso . . .	52	3,391,721	65,225	5.56
21. Milano-Mortara . . .	52	1,697,520	32,645	5.03
22. Milano-Novi . . .	97	9,317,857	96,060	8.78
23. Alessandria-Piacenza .	97	2,869,161	29,579	4.61
24. Alessandria-Novi . .	22	1,827,144	83,052	5.81
25. Novi-Genova e Succursale dei Giovi con diramaz. agli Scali	86	11,360,570	132,100	7.36
26. Genova e Scali-Ventimiglia Stazione con diramaz. allo Scalo di Savona . . .	162	5,638,739	34,807	5.11
27. Genova e Scali-Ovada-Asti	113	2,725,896	24,123	5.60
28. Genova e Scali-Pisa Centrale	174	9,812,562	56,394	5.48
29. Parma-Spezia . . .	120	1,271,214	10,593	3.06
30. Pisa-Livorno Marittima	20	738,451	36,923	4.77
31. Pisa-Firenze . . .	79	3,076,594	38,944	5.88
32. Pisa-Roma Termini con diramazione Colle Salvetti-Livorno Marittima e Roma San Paolo-Roma Trastev.	354	9,087,708	25,671	4.29
33. Empoli-Chiusi . . .	152	1,566,411	10,305	2.82
34. Roma Termini - Palestrina-Napoli e Porto	253	8,893,039	35,150	5.98
35. Roma-Velletri-Terracina con diramazione Velletri-Segni Palliano	145	755,349	5,200	2.03
36. Cancello-Benevento con diramazione Codola-Nocera . . .	109	1,040,198	9,543	2.36
37. Napoli-Gragnano con diramazione Napoli Porto, Torre Annunziata Porto e Castellamare Porto . .	42	600,602	14,300	3.34
38. Napoli-Battipaglia con diramazione Napoli Porto e Torre Annunziata Porto . .	78	3,019,050	38,706	5.46
39. Battipaglia-Brindisi e Porto	315	2,850,995	9,051	2.75
40. Battipaglia-Reggio e Porto	333	1,360,097	4,984	1.73
41. Metaponto-Reggio e Porto	433	2,389,765	5,519	1.98

LA RETE DEGLI STATI UNITI NEL 1895

La *Railroad Gazette* compendia da un Rapporto ufficiale dell'*Interstate Commerce Commission* i dati seguenti relativi alla rete delle ferrovie degli Stati Uniti per l'esercizio chiuso il 30 giugno 1895:

Lunghezza. — Lo sviluppo totale, alla data del Rapporto, era di 180,657.47 miglia.

L'aumento totale per l'esercizio è stato di 1949 miglia, cioè dell'1.09 0|0, mentre che per l'esercizio precedente esso era stato dell'1.27 0|0. Il coefficiente diminuisce, d'altronde, in modo costante da molti anni.

La lunghezza indicata come « esercitata » è di miglia 177,746.25. In rapporto alla superficie, la proporzione è di 6.08 miglia di ferrovia per 100 miglia quadrate; in rapporto alla popolazione, si contano 26.16 miglia di linee per 10,000 abitanti, il territorio di Alaska escluso. Nel 1890, le cifre corrispondenti erano 5.51 miglia per 100 miglia quadrate di territorio e 26 05 per 10,000 abitanti.

Lo Stato il meglio dotato, proporzionalmente alla sua superficie, è quello di New-Jersey, che ha 29.72 miglia di ferrovie per 100 miglia quadrate; quello del Massachussetts viene in seguito con 26.35 miglia. Per contro, lo Stato di Nevada non dispone che di 9.83 miglia per 100 miglia quadrate; la proporzione in rapporto agli abitanti è d'altronde di 182.65 miglia per 10,000 abitanti, mentre che per lo Stato di Massachussetts non supera 8.61.

A titolo di confronto, il Regno Unito ha 17.2 miglia di linee per 100 miglia quadrate di territorio e 5.3 miglia per 10,000 abitanti; il Belgio ha 30.3 miglia per 100 miglia quadrate e 5.5 per 10,000 abitanti; per la Francia, le cifre sono: 12.1 e 6.4.

Le linee a scartamento ridotto entrano nello sviluppo totale per 177.746 miglia; vi sono inoltre 10,640 miglia di secondi binari, 975 miglia di terzi binari, 733 di quarti e 43.181 miglia di binari di manovra di carico.

Durante l'esercizio, 14 linee sono state abbandonate, 32 Compagnie furono riorganizzate, 28 consolidate. Il numero totale delle Compagnie, al 30 giugno 1895, era di 1965, in luogo di 1924 per l'esercizio precedente; cioè un aumento di 41. È interessante notare che 42 Compagnie, aventi ciascuna più di 1000 miglia di linee, possiedono insieme 100,714 miglia, cioè il 55 0|0 dell'insieme della rete, e che il 10 0|0, ossia 18,896 miglia appartengono a Compagnie che possiedono da 600 a 1000 miglia di linee, in numero di 24.

Materiale. — La Rete disponeva, al 30 giugno 1895, di 35,609 locomotive, 33,112 vetture, 1,196,119 carrri merci e 41,330 carri di servizio. Il numero delle locomotive ha aumentato, per l'annata, di 50; quello delle vetture, di 94; la quantità di carri merci, al contrario, è diminuita di 7517.

La statistica fa notare tuttavia che la legge in vigore non permette una compilazione completa e che le cifre date non possono considerarsi come assolutamente esatte.

Freni ed apparecchi di accoppiamento dei vagoni. — L'insieme dei materiali è di 1,220,561 vagoni e 35,609 locomotive; sopra questo numero, 302,492 vagoni a macchina sono muniti di apparecchi di accoppiamento automatici. L'aumento in rapporto all'esercizio precedente, è di 31,506

per i freni, e di 51,235 per gli apparecchi di accoppiamento.

È noto che la legge esige che le vetture utilizzate per il servizio fra Stati siano provviste di apparecchi automatici di accoppiamento e che le locomotive ed un numero sufficiente di vagoni siano muniti di freni potenti prima del 1° gennaio 1898. È vero che, se si vuol dare soddisfazione a queste prescrizioni, i fabbricanti di freni e di apparecchi avranno molto da fare durante il tempo che manca al termine fissato dalla legge.

Personale. — Il numero totale degli agenti di tutti i gradi impiegati nel servizio ferroviario, è di 785,034, cioè 441 per 100 miglia di ferrovia. È la cifra proporzionalmente la più piccola che è stata notata dalla Commissione; ov'è pertanto un leggero aumento assoluto, poichè si contano 5400 agenti di più che nel 1894. Ma nel 1893 vi erano 873,602 agenti, cioè una diminuzione di 88,568 agenti in due anni, malgrado un aumento di circa 4000 miglia nella lunghezza della rete.

Prodotto del capitale. — Il tasso medio dei dividendi pagati è di 1.7 0|0, e il 29.25 0|0 soltanto delle Compagnie pagano dei dividendi. Il tasso medio per l'insieme del debito ferroviario: azioni, obbligazioni e debiti diversi, è del 3 0|0.

La proporzione delle Compagnie che danno dei dividendi ha diminuito gradatamente, dopo la creazione dell'*Interstate Commerce Commission*. Nel 1888, 38.56 0|0 delle Compagnie pagavano dei dividendi; nei due anni seguenti vi fu una diminuzione, interrotta pertanto nel 1891, ove la proporzione si rialzò a 40.36 0|0, ma che si riprese dopo senza fermarsi più.

I prodotti lordi si sono elevati a 5376 milioni di franchi; le spese d'esercizio a 3625 milioni, ed il beneficio totale a 2410. Deduzione fatta degli oneri fissi, esso discende a 280 milioni, ciò che lascia un *deficit* di 150 milioni, l'ammontare dei dividendi essendo di 430 milioni. Ciò prova che le cifre date più sopra relativamente alla proporzione delle Compagnie che danno dei dividendi, sono ancora inferiori alla verità; buon numero di dividendi, pertanto già così meschini, non vengono pagati, visto i prodotti dell'annata. Le spese d'esercizio sono state pertanto ridotte di 28 milioni e mezzo di franchi in rapporto all'esercizio precedente, come lo prova lo specchietto seguente:

	Esercizio 1894-95 Franchi	Esercizio 1893-94 Franchi	Differenza Franchi
Prodotti lordi	5,376,857,310	5,366,808,985	+ 10,048,325
Spese d'esercizio	3,628,602,075	3,657,071,610	— 28,469,535
Prodotti netti	1,748,255,235	1,709,737,375	+ 38,517,860
Altri prodotti	662,160,665	714,084,025	— 51,923,360
Utile totale	2,410,415,900	2,423,821,400	— 13,405,500
Oneri fissi	2,129,834,605	2,145,041,550	— 15,206,945
Residuo	280,581,295	278,779,350	+ 1,801,445
Dividendi	429,807,500	508,036,320	— 78,228,820
Deficit	149,226,205	229,256,470	— 80,030,265

Per miglio di linea (m. 1609) hanno i risultati seguenti:

		Esercizio 5894-95	Esercizio 1883-94	Differenza
Prodotti lordi	fr.	30,250	30,545	— 295
Spese d'esercizio	»	20,415	20,815	— 400
Prodotti netti	fr.	9,835	9,730	+ 105
Altri prodotti	»	3,725	4,065	— 340
Utile totale	fr.	13,560	13,795	— 235
Oneri fissi	»	11,980	12,210	— 230
Residuo	fr.	1,580	1,585	— 5
Dividendi	»	2,420	2,890	— 470
Deficit	fr.	840	1,305	— 465

Traffico. — Durante l'esercizio di cui ci occupiamo le ferrovie degli Stati Uniti hanno trasportato 507 milioni e mezzo di viaggiatori, cioè 33 milioni ed un quarto di meno che durante l'esercizio precedente.

Vi è parimenti una diminuzione di 2000 milioni nella cifra dei viaggiatori-miglia, che discende a 12,188 milioni, ciò che dà 68,572 viaggiatori-miglia soltanto per miglia di linea, in luogo di 81,333 per l'esercizio precedente.

Il traffico delle merci è stato di 696 milioni di tonnellate, in aumento di 58 milioni e mezzo; il numero delle tonnellate-miglia aumenta pure di 4892 milioni, essendo di 85,227 milioni. La cifra delle tonnellate-miglia per miglio di linea aumenta pure di 22,238, elevandosi a 457,252.

Il coefficiente d'esercizio pel 1895 è stato di 67.48, in luogo di 68.14 nel 1894, e di 67.82 nel 1893.

La tariffa media per viaggiatore-miglio è di 10.20 centesimi; se le tariffe del 1890 fossero state applicate, il prodotto del traffico viaggiatori avrebbe aumentato di 77.5 milioni di franchi. Per le merci, l'aumento è stato di 435 milioni, mentre che il prodotto per treno-miglio è sceso a 4.195 centesimi, la cifra più bassa che sia stata registrata.

Prendendo le tariffe del 1890 come base di confronto, si vede che è una somma di più di 500 milioni di franchi, andata a favore dei cittadini degli Stati Uniti ed a detrimento degli azionisti delle ferrovie.

Si spiega, in queste condizioni, il poco entusiasmo per la costruzione di nuove linee ed il numero sempre crescente delle liquidazioni e dei fallimenti.

LE VETTURE PUBBLICHE A MOTORE ELETTRICO

Quasi contemporaneamente, a Londra ed a New-York, si sono messe in esercizio delle vetture elettriche, che sono adibite all'uso del pubblico con una tariffa fissa, come le odierne vetture a cavalli.

Così questo nuovo metodo di propulsione comincia a far concorrenza agli automobili a petrolio, a benzina o a gasolina, benchè sia da riflettersi che questi ultimi, per la assoluta indipendenza loro, sono preferibili per i privati; mentre gli automobili a propulsione elettrica, per molte ragioni, sono preferibili per le Società di servizio pubblico, che possiedono molte vetture.

Tanto a Londra che a New-York, il sistema è quello di motori elettrici alimentati da accumulatori, i quali sono caricati di tempo in tempo a stazioni opportune. Con ciò appunto l'esercizio diventa organizzato, e si presta al servizio contemporaneo di molte vetture sparse in molti punti di una grande città.

Le critiche fatte alla trazione delle carrozze da tramvia mediante gli accumulatori — trazione che, essendo teoreticamente sempre la migliore, attrae continuamente, nonostante qualche delusione, l'attenzione degli studiosi — sono difficilmente applicabili alla trazione con questo metodo per le vetture pubbliche.

Nel caso di una carrozza di tramvia a Londra, il peso degli accumulatori necessari alla trazione è di 2,272 tonnellate rispetto ad un peso totale di 13 tonnellate, compresi i passeggieri, ecc. Nel caso di una vettura pubblica, ora in servizio a Londra, il peso degli accumulatori è di 7 quintali, sopra un peso totale, compresi i passeggieri, di 15 quintali.

Come si vede, la proporzione è molto diversa; ma il peso è piccolo, e quindi le difficoltà sono ridotte a ben poca cosa.

Inoltre, trattandosi di piccolo peso, e quindi potendosi aumentare il peso degli accumulatori rispetto al resto, si vede che, mentre nelle carrozze elettriche gli accumulatori devono lavorare ad un limite sempre massimo di carica, nelle vetture pubbliche lavorano — salvi i casi di pendenze eccezionali — a un limite sempre minore, con grande vantaggio della conservazione degli elementi.

In ogni veicolo a Londra la batteria è di 40 elementi E. P. S. aventi una capacità di 170 ampères-ora, se la scarica avviene a 30 A, mentre la scarica avviene a piena velocità a 24 A. La manutenzione annua è garantita al 10 0|0 del prezzo originario.

Il modo di collocare, o levare, le batterie è semplicissimo, poichè sopra una piattaforma mobile, su cui va a posare la vettura, un torchio idraulico solleva la batteria di accumulatori, fino a metterla in posto, sostenuta da molle opportune, dopo aver levata l'altra.

I cerchioni, tanto a Londra che a New-York, sono di tubi di gomma, come già si è detto, come per le biciclette.

La differenza principale però, tra le vetture di Londra e quelle di New-York, è questa: che nelle prime tutto il peso — accumulatori, motori, ecc. — è collegato alle ruote posteriori, mediante un giuoco opportuno di collegamenti; mentre nelle seconde — gli accumulatori, i motori, ecc. — sono posti in collegamento colle ruote anteriori, le quali sono perciò di diametro maggiore; e quindi la parte posteriore della vettura, la cassa — come la chiamano i costruttori — è fatta nello stesso modo con cui sarebbe fatta per il movimento a cavalli. Naturalmente, la discussione è viva tra i due sistemi; ma l'esperienza sola deciderà del successo dell'una o dell'altra forma.

I motori sono in ambedue i casi del tipo Johnson Lundell, e fabbricati in America. I campi hanno due avvolgimenti eguali tra loro, e le armature hanno similmente due ordini eguali di avvolgimenti e di commutatori. Così questo motore a doppio avvolgimento è connesso ad un controllore in serie parallele, del solito modello, come se si trattasse di connettervi due motori di una carrozza da tramvia.

Il controllore è disposto in modo che al primo contatto unisce i due avvolgimenti dell'armatura e quelli del campo agli elementi in serie con una piccola resistenza; non si ha la velocità normale, ma si riesce a mettere in movimento il motore.

Sul secondo contatto gli avvolgimenti sono ancora in serie; ma la resistenza è esclusa, e allora la carrozza cammina con una velocità di circa 5 chilometri all'ora. Sul terzo contatto le armature sono in parallelo; ma i campi sono in serie, e la carrozza cammina con una velocità di circa 11 chilometri all'ora. Col quarto contatto anche gli avvolgimenti dei campi sono in parallelo, e la carrozza cammina con una velocità di quasi 15 chilometri all'ora. Così si vede che tre delle velocità normali permettono di utilizzare tutta l'energia del motore, senza che nulla si perda in resistenza.

Nella direzione inversa della posizione estrema, il controllore, sul primo contatto, esclude il motore in corto circuito, traverso la resistenza di messa in moto, e con ciò si frena leggermente la carrozza. Sul secondo contatto indietro, il motore è completamente escluso e fa arrestare la carrozza; sul terzo contatto il controllore investe le connessioni tra le armature e i campi, essendo tutto in serie, e quindi fa muovere leggermente indietro la carrozza.

Inutile descrivere i particolari del freno aggiuntivo a mano, e tanto meno descrivere tutti i particolari di trasmissione tra il motore e le ruote motrici. È certo però che il successo in Londra è completo, tanto più che la carica avviene facilissimamente alle diverse stazioni di illuminazione sparse in quella vasta città, e che non produce inconvenienti maggiori — anzi ne produce molto di minori — di quelli che si verificano per il ricambio dei cavalli, o per la loro alimentazione di tempo in tempo.

Noi crediamo che la novità potrà avere fortuna.

(Dall'*Elettricità*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il direttissimo Roma-Milano ed il servizio postale.

Alcuni giornali hanno accennato a divergenze sorte fra i Ministeri dei Lavori Pubblici e delle Poste da una parte e la Società Mediterranea dall'altra, a proposito dell'aggiunta di una vettura postale al treno notturno 64 Roma-Milano, via Pontremoli. Se non siamo male informati, le cose non starebbero precisamente come vennero riferite.

Prima di tutto, dobbiamo notare che non vi fu mai questione di un ambulante postale da unirsi a Roma al treno 64 per Milano, mentre questo ambulante lo si voleva dalla Posta bensì nel treno 64, ma per staccarlo a Sarzana o dirigerlo su Genova, pretesa veramente insostenibile, poichè il trenino di congiunzione fra Sarzana e Genova fu istituito soltanto per quei passeggieri che hanno un bisogno assoluto di trovarsi a Genova di buon'ora, sia per rimanervi, sia per prendere uno dei diretti che ne partono prima delle sette, e non si presta per nulla a questo servizio, tanto che il trenino stesso avrebbe potuto anche non essere istituito, e può essere soppresso quando che sia, ove appaia che pochi sono i viaggiatori che se ne valgono.

La separazione del servizio Roma-Milano dagli altri servizi Roma-Genova e sue diramazioni, imprime il proprio carattere ai vari treni chiamati a disimpegnarli; ed un treno nelle condizioni del 64 non poteva venire aggravato da un ambulante destinato ad altre linee, mentre ha già due compartimenti pel servizio postale di Milano, i quali del resto sono più che sufficienti pel servizio postale di questo treno, che, giunto a Milano, non trova grandi coincidenze, specialmente quella pel Gottardo, e quindi non porta la posta di transito.

Ad ogni modo la Società deve aver dichiarato che il soddisfare la domanda della Posta, implicando un aumento di peso ed una manovra a Sarzana, rendeva necessario un sensibile allungamento dell'orario del treno in questione. Ma allora sorge la domanda se valeva la pena di riordinare questi servizi, coll'obbiettivo di ottenere un abbreviamento nella durata del viaggio.

><

Progetto di lavori nella stazione di Torino-Porta Nuova.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha compilato e sottoposto all'approvazione superiore il progetto di dettaglio dei lavori occorrenti per provvedere alla sistemazione dei servizi viaggiatori, bagagli, merci a grande velocità e postali nella stazione di Torino-Porta Nuova. Il progetto è stato studiato in base alle intelligenze prese da S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici col sig. Direttore Generale della Società del Mediterraneo nella visita fatta alle stazioni di Torino nel giugno u. s. come abbiamo a suo tempo annunziato. Aggiungiamo poi che pello studio del progetto in discorso sono stati anche presi accordi colla locale Direzione delle Poste per il nuovo collocamento degli uffici delle corrispondenze e dei pacchi postali. Il progetto prevede una spesa di L. 381,000 oltre a L. 48,603.19 per valore dei materiali metallici di armamento. Il preventivo della spesa è diviso in due parti: la prima delle quali comprende i lavori da eseguirsi subito che ammontano a L. 206,000 oltre alla somma suddetta per i materiali metallici, e la seconda l'impianto degli apparecchi centrali di sicurezza e la costruzione della tettoia pel secondo marciapiedi delle partenze, per un importo di lire

179,000 ed a cui si potrà provvedere quando sia ultimata la sistemazione dei binari. Si avrebbe in animo di eseguire i lavori considerati nella prima parte del preventivo in precedenza alla apertura della Esposizione Nazionale, e cioè entro il mese di aprile 1898, facendo seguire immediatamente la parte seconda.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

La gara per la provvista di 500 carri.

La Società del Mediterraneo, che ebbe ripetutamente a segnalare al Ministero dei Lavori Pubblici l'insufficienza della sua dotazione di vagoni da merci, richiamò nuovamente la di lui attenzione sull'argomento in principio di gennaio u. s. pregandolo di assegnare dei fondi alla provvista di nuovo materiale. Tale pratica avendo avuto esito favorevole, la Società presentava nei primi giorni d'aprile le proposte concrete per l'acquisto di 500 carri; e la relativa autorizzazione ministeriale essendo ora pervenuta, la Società ha diramate le lettere d'invito ad una gara internazionale per la provvista in discorso che viene così ripartita:

N. 100 carri coperti per trasporto derrate alimentari, muniti di freno Westinghouse, di freno moderabile Henry e della condotta per il riscaldamento a vapore, serie HB*cd*, divisi in due lotti di n. 50 carri caduno;

N. 400 carri coperti per trasporto merci, di cui n. 160 con freno a vite e loggetta, della portata di 16 tonnellate, serie L*f*, divisi in tre lotti, uno di 60 carri e due di 50 carri ciascuno; e n. 240 senza freno, della portata di 17 tonnellate, serie L, divisi in quattro lotti di n. 60 carri ciascuno.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo presso la Direzione Generale della Società il 16 ottobre corr.

><

Ferrovia da S. Giorgio di Nogaro al Confine austriaco.

Siamo informati che i lavori di costruzione della nuova linea da S. Giorgio di Nogaro a Cervignano, confine italo-austro-ungarico, volgono al loro termine. Fra qualche giorno si procederà alle prove statiche e dinamiche delle travate metalliche in opera su detta linea. Dopo di che saranno date le disposizioni per la visita di ricognizione, alla quale sarà proceduto da apposita Commissione tecnica governativa.

Con questo tronco la linea della pianura friulana, Trieste-Monfalcone-Cervignano, viene allacciata alla linea delle Ferrovie Venete e della Rete Adriatica, S. Giorgio di Nogaro-Venezia.

La costruzione di questi 11 chilometri compie la congiunzione direttissima di Trieste con Venezia. Infatti, per la via di Cervignano, la distanza tra Trieste e Venezia viene ridotta di oltre 60 chilometri.

L'inaugurazione, che avrà luogo a suo tempo, sarà di carattere internazionale.

><

Ferrovie economiche Biellesi.

Sappiamo che nei giorni 27 e 28 settembre u. s., dal R. Ispettore superiore delle Strade Ferrate signor commendatore ing. V. Crosa, assistito dal R. Sotto-Ispettore ing. L. Majoli, ed in contraddittorio del signor ingegnere G. Marsal, direttore dell'esercizio delle Ferrovie economiche Biellesi, si procedette alla visita per il collaudo definitivo delle linee Biella-Balma, Biella-Vallemosso, Biella-Mongrando, costituenti la rete delle Ferrovie economiche Biellesi.

><

La Commissione d'inchiesta ferroviaria.

La Commissione d'inchiesta ferroviaria si riunirà a Roma il 4 ottobre, e dal giorno seguente in poi procederà agl'interrogatori di alcuni funzionari dell'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate e di altre amministrazioni dello Stato.

><

Il riposo festivo e le operazioni di carico e scarico nelle stazioni di Chiasso e di Luino.

Siamo informati che il nostro Governo ha interessato il Governo Federale Svizzero ad adottare provvedimenti atti ad eliminare gl'inconvenienti che derivano dall'osservanza della legge federale sul riposo festivo nelle stazioni di Chiasso e di Luino.

A proposito di una tale legge, ci consta che il Consiglio Federale, sopra domanda dell'Unione delle Ferrovie svizzere, ha autorizzato le intraprese di trasporti su ruote, quando il bisogno se ne faccia sentire e fino al 14 novembre p. v.:

a) a far caricare e scaricare dai loro operai nelle domeniche a mattina le merci ordinarie;

b) a far circolare nelle domeniche i treni merci necessari per far fronte ai bisogni del pubblico.

Il giorno del gran digiuno federale è però escluso dalla predetta concessione.

><

Esami di concorso nel R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Sappiamo che con due recenti decreti di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici sono stati indetti gli esami di concorso, rispettivamente per 20 Ispettori allievi tecnici e per 6 Ispettori allievi amministrativi nel personale del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

><

Lavori straordinari nel Porto di Venezia.

Il Consiglio di Amministrazione per la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha approvato tanto lo schema della convenzione da stipularsi fra il Governo, il Municipio e la Società pei lavori straordinari da eseguirsi nel porto di Venezia, quanto lo schema dell'atto di sottomissione per l'esecuzione *à forfait*, e per la somma di lire 890,000 dei lavori di completamento del molo di Levante. Il prefato Consiglio di Amministrazione ha autorizzato il Direttore Generale della Società, comm. Secondo Borgnini a stipulare il suddetto atto di sottomissione.

><

Lavori nel porto di Napoli.

Siamo informati che il progetto per la costruzione di una tettoia sulla calata di Villa del Popolo nel porto di Napoli, per le merci destinate alla ferrovia (capannone *A*), è stato di recente esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e sarà tra breve sottoposto al parere del Consiglio di Stato. Appena avuto un tale parere, si disporrà pell'appalto dei relativi lavori.

><

Pel servizio diretto Roma-Milano, via Parma.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in considerazione che attualmente il treno 64 transita per la via di Parma, ha fatto rilevare al Ministero dei Lavori Pubblici l'opportunità perchè, in caso di interruzione della linea Maremmana e di quella da Empoli a Chiusi, il treno sussidiario LXIV, che attualmente giunge a Pisa alle 8.7, avesse il suo proseguimento da Pisa a Sarzana ed a Parma, e quindi

da Parma a Milano, al quale uopo essa avrebbe già fatte pratiche colla Direzione Generale delle Ferrovie Adriatiche.

><

La valigia delle Indie.

È noto come le Compagnie estere di trasporti marittimi, e le Amministrazioni ferroviarie estere abbiano studiato ed anche in parte attuato dei progetti nell'intento di attrarre alle loro linee il traffico importante della Valigia delle Indie, che ora fa capo a Brindisi, ed attraversando l'Italia, passa in Francia per la linea di Modane.

Ora ci informano che nel programma dell'anno prossimo della Compagnia Peninsulare di navigazione venne concretata una disposiziono che concorrerà a mantenere all'Italia il transito dellaValigia.

Questa disposizione consiste nel mettere in comunicazione Porto Said con Brindisi mediante due vapori celerissimi, l'*Iris* e l'*Osiris* della portata di 2500 tonnellate e della forza di 6500 cavalli.

Questi vapori si troverebbero a Porto Said all'arrivo dei piroscafi della Peninsulare dalle Indie e trasborderebbero la posta ed i viaggiatori da Porto Said a Brindisi con un viaggio di 48 ore, abbreviando la percorrenza di Marsiglia di 36 ore.

Così il percorso da Porto Said a Londra si effettuerebbe in 4 giorni; l'imbarco a Brindisi sarebbe alle ore 18.

Vogliamo sperare che il Governo e le Amministrazioni ferroviarie interessate vorranno ora maggiormente accordarsi nel togliere quelle difficoltà locali che a Brindisi rendono poco agevole l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri e delle merci da e per l'India.

><

Un nuovo piroscafo per la navigazione sul Lago di Garda.

Ci consta che la Società di Navigazione del Lago di Garda, allo scopo di migliorare il proprio servizio, sarebbe intenzionata di far costruire un nuovo piroscafo-salone, della portata di circa 400 viaggiatori, con velocità di 24 chilometri all'ora. Prima però di provvedere agli studi occorrenti per la compilazione del progetto, la predetta Società ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici l'approvazione, in via di massima, della proposta.

><

Piano generale di massima dei fasci di binari sulle banchine del Porto di Catania.

Siamo informati che, allo scopo di concretare un piano generale di massima dei fasci di binari sulle banchine del porto di Catania, occorrenti tanto per la ferrovia Circumetnea quanto per la ferrovia principale, sarà convocata dal Ministero della Marina una Commissione, nella quale saranno rappresentati il Ministero predetto, quello delle Finanze, il Municipio e la Camera di Commercio di Catania, il Consorzio e la Società della Circumetnea, la Società per le Strade Ferrate della Sicilia e l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate. Il Ministero della Marina ha già designato il proprio rappresentante in persona del capitano di porto di Catania, ed il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate sarà rappresentato dal Capo-Circolo di Palermo, signor cav. Giovanni Piccini.

><

Le riduzioni ferroviarie alle famiglie dei Deputati respinte.

Veniamo informati che le Società ferroviarie, alle quali fu comunicata copia del voto manifestato dalla Camera dei Deputati, in Comitato segreto, perchè siano concesse alle famiglie degli onorevoli membri della Camera stessa, le agevolezze accordate alle famiglie degli Impiegati dello Stato pei loro viaggi sulle Strade Ferrate, si sarebbero pronunziate in senso sfavorevole sulla opportunità della domandata concessione.

E noi aggiungiamo che la domanda non poteva essere più inopportuna.

><

Pel traffico di transito della lana.

Siamo informati che la Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di provvedimenti intesi a dare un maggiore incremento al traffico di transito della lana.

><

Biglietti andata e ritorno tra Siracusa e Ragusa.

La Giunta Municipale di Ragusa ha invocato presso il Ministero dei Lavori Pubblici la concessione dei biglietti di andata e ritorno per Siracusa e per altri importanti Comuni della Provincia, instando perchè tali biglietti siano valevoli per tre giorni, in qualunque giorno della settimana vengano emessi, conciliando per tal modo gli interessi della ferrovia con quelli dei cittadini e del commercio.

><

Rete Sicula.

(Percorrenza del materiale rotabile durante il secondo trimestre 1897).

Diamo il prospetto indicante le percorrenze del materiale mobile sulle linee della Rete Sicula durante il secondo trimestre del corrente anno:

Locomotive	chilom.	896,396
Carrozze	»	2,992,037
Carri a bagaglio	»	815,225
Carri da merce	»	4,101,934
Carri in servizio cumulativo	»	15,424

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate).

Il giorno 21 dello scorso mese di settembre, in Firenze, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto della fornitura di 15,000 arpioni ordinari del modello n. 2 ex-Alta Italia, del peso complessivo di circa 60 tonnellate. Di 9 Ditte invitate alla gara, presentarono offerte 7, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Giuseppe Pozzi di Milano al prezzo di L. 378.50 la tonnellata, e per merce resa franca su vagone in stazione di Milano, Porta Garibaldi.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare con vôlto in muratura il manufatto a fasci di rotaie sul fosso Ribottoli. al chilom. 278.539 della linea *Roma-Chiusi-Terontola-Firenze*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 17,140;

2. La proposta dei lavori occorrenti per consolidare il rilevato ferroviario ed il sottovia della luce di m. 4, al chilom. 144.648.75 della ferrovia da *Mestre a Cormons*. Spesa occorrente L. 1900;

3. La proposta per impiantare nella torneria delle officine del materiale mobile, a *Porta al Prato in Fi-*

renze, le intelaiature per le controtrasmissioni e per una gru scorrevole. La spesa all'uopo preventivata ascende in complesso a L. 18,610;

4. La proposta di lavori di sistemazione del ponticello, della luce di m. 1, al chilom. 40.071, della linea *Portocivitanova-Albacina.* Spesa occorrente L. 840;

5. La proposta delle opere occorrenti per sistemare e consolidare la scarpa a monte della trincea, fra i chilometri 12.725.47 e 12.989.47 dal Bivio Reno, della ferrovia *Bologna-Pistoia,* con annesso preventivo di spesa di L. 5700;

6. La proposta di lavori di sistemazione delle murature di rivestimento in pietra da taglio e per rifare in parte le cappe nel ponte sul fiume Piave, fra i chilometri 38.651 e 39.136 della ferrovia *Mestre-Cormons,* nonchè per la costruzione di due scalette sulle sponde, a valle del ponte stesso. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate nella proposta ascende a L. 39,000;

7. La proposta dei lavori di costruzione di un tombino di scolo per le latrine isolate della *stazione di Ravenna.* Spesa prevista L. 680.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per la costruzione di un tramezzo in muratura, legno e vetri nell'Ufficio della biglietteria in stazione di Avellino, nella linea *Cancello-Avellino.* Spesa occorrente L. 180;

2. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere alla ricostruzione parziale del vôlto, fra l'imbocco Battipaglia e la nicchia n. 2, della galleria Profitti, fra le stazioni di Acquafredda e di Maratea, nella linea da *Battipaglia* a *Reggio.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 15,000;

3. La proposta di modificazione ai binari e scambi nella stazione di Portacomaro, lungo la linea *Asti-Casale,* per il miglioramento del servizio delle merci. Spesa preventivata L. 5460, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

4. Il progetto di sistemazione della trincea al chilometro 78.382.78-78.584, fra le stazioni di Joppolo e Ricadi, della linea da *Reggio* a *Castrocucco,* con annesso preventivo di spesa di L. 7600;

5. Il preventivo della spesa di L. 720 occorrenti per provvedere alla riduzione a cisterna del pozzo del casello n. 38, nel tronco Filattiera-Pontremoli, lungo la ferrovia da *Parma* a *Spezia;*

6. Il progetto per la costruzione d'una paratia provvisoria e di un muro per difendere dal mare la linea *Genova-Spezia* fra le progressive 34.157 e 34.210, e precisamente fra le stazioni di Zoagli e di Chiavari. Per l'esecuzione delle opere considerate in progetto è preventivata la spesa di L. 31,000;

7. La proposta di ricostruzione di un tratto di piedritto del tombino, a fasci di rotaie, della luce di m. 1, al chilom. 104.937 della ferrovia *Roma-Pisa.* Spesa occorrente L. 1150;

8. Il preventivo di L. 540 occorrente per la ricostruzione di cunetta e pel consolidamento d'un tratto di scarpata in trincea a sinistra, fra le progressive 256,814.20 e 256.837.40 della ferrovia *Empoli-Chiusi;*

9. Il progetto di sistemazione e di consolidamento della falda destra, chilom. 86.301-86.325, della trincea di Monticchio fra le stazioni di Morolo e di Terentino, nella linea *Roma-Napoli.* Spesa preventivata L. 1870.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che il Consiglio direttivo dell'Associazione dei conciatori e rifinitori italiani, residente a Torino, in seguito ad istanza di diverse importanti Ditte, ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a prendere in considerazione una domanda delle Ditte medesime, affinchè le Amministrazioni ferroviarie italiane provvedano, con atto di giustizia, affinchè sull'estratto di castagno (che nella vigente tariffa ferroviaria è inscritto e viene tassato in seconda classe) e sugli altri estratti, sia per concime che per tinta, non nominati (che indistintamente sono classificati in prima classe, senza beneficio alcuno per le spedizioni a vagone completo), non graviti più una sì forte spesa di trasporto, la quale impedisce il consumo di questi prodotti, di cui i recenti progressi hanno generalizzato l'impiego, e ciò con danno tanto per l'industria che per la ferrovia.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza della Ditta Dal Torso di Udine, tendente ad ottenere che le sia rinnovata per un altro anno, ed alle medesime condizioni, la concessione speciale, scaduta il 14 del corrente mese di settembre, e della quale fruiva per i suoi trasporti di segatura di legname dall'Austria-Ungheria all'Italia.

—

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio si dispone che i prezzi della tariffa locale n. 304, serie *A,* piccola velocità, per il percorso della Rete Adriatica, vengano estesi alle spedizioni di sacchi vuoti in partite di peso inferiore alle 8 tonnellate, da e per le stazioni che sono ammesse a fruire di detti prezzi, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta perchè sia prorogata per altri due anni, e cioè fino a tutto novembre 1899, l'esperimento della tariffa locale n. 232, piccola velocità, per i trasporti di mattonelle, piastrelle di terra cotta non nominate, e di cemento semplice.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso, per la parte che lo riguarda: *a*) che la concessione a favore della Ditta B. D'Albertis, relativa a trasporti di grano e farine, sia prorogata per un altro anno alle stesse condizioni alle quali la Ditta ebbe a fruirne finora; *b*) che la concessione di cui fruisce la Ditta Fratelli Pagni per i suoi trasporti di mattoni sia prorogata per un altro anno ed estesa anche ad altre località, oltre quelle ammesse dalla convenzione originaria.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha proposto che la tariffa eccezionale n. 1005, piccola velocità, pei trasporti di *acque dolci potabili,* in vagoni serbatoi od in recipienti di tela impermeabile da Napoli a Foggia, oppure in partenza da Nocera-Umbra ed in destinazione di Firenze, Forlì, Ravenna, e di sta-

zioni della linea del littorale Adriatico, da Rimini a Brindisi a Taranto, e dei tronchi Brindisi-Otranto e Zollino-Gallipoli, la quale dovrebbe scadere di validità col giorno 30 novembre p. v., venga prorogata, in via di esperimento, per un altr'anno, cioè a tutto novembre 1898.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — La Camera di Commercio di Milano, nella seduta del 29 settembre, ha approvato, in merito al progetto della ferrovia del Sempione, il seguente ordine del giorno:

« La Camera di Commercio di Milano, la quale ha creduto suo dovere di patrocinare, con azione non mai interrotta dal 1880 in poi, la nuova comunicazione ferroviaria attraverso il Sempione:

« Visto il trattato concluso il 25 novembre 1895 a Berna fra l'Italia e la Svizzera per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione da Brigue a Domodossola, trattato ratificato nel dicembre 1896 dai due Parlamenti;

« Considerato che quel trattato prevede un concorso di quattro milioni di lire da parte delle Provincie e dei Comuni italiani più direttamente interessati al nuovo valico alpino;

« Ritenuto che ad assicurare la pronta attuazione del progetto non manca oggi che l'assegnazione dei rispettivi sussidi da parte di alcuni degli Enti chiamati a contribuire all'impresa;

« Sente di interpretare rettamente i maggiori interessi del paese, invocando dalle provincie e dalle città interessate sollecite deliberazioni;

« Si compiace che la provincia di Milano abbia, nella tornata del 21 gennaio 1897, confermato il sussidio di L. 500,000, concesso già il 7 luglio 1889, e confida che l'on. Municipio di Milano porti sollecitamente a questa iniziativa un contributo finanziario adeguato alla entità dei vantaggi che sono da attendere dalla nuova comunicazione ferroviaria internazionale ».

Dopo l'approvazione dell'ordine del giorno suaccennato, il vice-presidente Mangili lodò la deliberazione recentemente presa in merito dal nostro Consiglio provinciale, dolendosi che il Comune invece non abbia ancora votato il suo sussidio a quest'opera che sarà di grande vantaggio alla nostra regione ed alla nostra città.

Ferrovia della Valsugana. — Abbiamo, nel n. 26 del corrente anno, riferite le accoglienze favorevoli fatte dal Ministero dei Lavori Pubblici alle proposte intorno alla costruzione del tronco Bassano-Primolano che il sindaco di Venezia, insieme al presidente della Camera di Commercio e della Deputazione provinciale, aveva in persona presentato e propugnato davanti agli onorevoli Prinetti e Luzzatti.

Ora il sindaco e gli altri membri della Commissione ricevuta a Roma dai ministri Luzzatti e Prinetti, fondandosi appunto sulle assicurazioni avute a voce, compilarono un ricorso al Ministro dei Lavori Pubblici dove, con nuove considerazioni e ragioni, giustificano la necessità, diremo così, legale della linea e le domande che in ordine ad essa si rivolgono al Governo.

Messi anzitutto in sodo l'interesse capitale della linea della Valsugana e l'impossibilità a sopperire al costo del tronco Bassano-Primolano (30 km.), con la capitalizzazione delle 5000 lire di sussidio chilometrico che il Governo accorderebbe in forza della legge 25 giugno 1897 e col possibile concorso della Provincia e del Comune di Venezia, i ricorrenti invocano uno speciale provvedimento del Ministero, per l'attuazione di detta linea.

Ed infatti la linea Bassano-Primolano ha già ricevuto nientemeno che una triplice consacrazione legislativa: prima, con la legge 29 giugno 1879 in cui era stata iscritta prima fra le linee della seconda categoria; seconda, con la legge 5 luglio 1882 in cui era stata preventivata una spesa di L. 7,500,000, delle quali 6,750,000 a carico dello Stato, ripartite in 11 esercizi a cominciare dal 1883; terza, con la legge 10 luglio 1888 in cui il preventivo della spesa era portato a 10 milioni di lire, delle quali tre milioni nel 1896-97 e 7 nel 1897-08.

Ma la linea è ancora di là da venire.

Si suole dire a discolpa che, se non tutte le linee portate dalla legge 1879 furono costruite, si è perchè mancarono i mezzi, e che ora specialmente, date le condizioni della finanza, sarebbe inopportuno il chiedere un forte sacrifizio allo Stato.

Ora ciò è vero solo in parte, perchè, mentre si lasciarono indietro molte linee anche importanti, sanzionate dalla legge, viceversa nel solo periodo dopo il 1888, il Governo ha impegnato somme cospicue di milioni e milioni per costruzioni di linee e sussidi a linee nuove, non contemplate nella legge 1879. Talchè la preferenza qui diventa ingiusta, e con tanto più ragione si può chiedere ora qualche cosa di quello che con legge fu già stabilito ben tre volte.

Specialmente poi, considerando che la nuova legge del giugno 1897, che stabilisce come sussidio un massimo di 5000 lire al km., è suscettibile di una interpretazione e di una applicazione per cui le risorse ferroviarie del bilancio si devolveranno alle linee meno importanti e meno costose iscritte nella terza e quarta categoria, rendendo sempre più difficile per le altre, come per la Bassano-Primolano, la possibilità di ottenere ciò che le leggi del 1879, del 1882 e 1888 avevano stabilito, tanto più si fa manifesta la necessità di una garanzia e di un pronto provvedimento.

Pertanto i ricorrenti chiedono al Ministro dei Lavori Pubblici, in omaggio alla giustizia e come garanzia alle popolazioni interessate alla costruzione delle linee già con legge ordinate, di presentare un progetto di legge che conceda per 70 anni, a datare dal 1904, un sussidio di lire 15,000 al km. per la linea Bassano-Primolano, ossia 450,000 lire annue, rispondente alla somma capitale già deliberata dalla legge 10 luglio 1888.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 settembre 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,680,925.63, con un aumento di lire 325,751.25 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 settembre 1897 si ragguaglia a L. 76,004,846.79 e presenta un aumento di lire 5,574,126.59 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia in Val d'Olona. — La Commissione, che fu nominata dall'Assemblea del 5 scorso settembre per studiare un definitivo progetto che permetta una pronta costruzione della strada ferrata in Val d'Olona, ha compiuto il suo lavoro, ed oggi invita gli interessati ad una riunione che, si terrà domani 3 ottobre, alle 18.30, in Castellanza, in un locale del cotonificio Cantoni, gentilmente concesso, per sentire la relazione e per nominare un Comitato definitivo.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — La riuniane annunziata pel 3 ottobre corrente, e che ha per iscopo di favorire il progetto della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale, è stata differita al 17 stesso mese.

Il Comitato locale ha già ricevuto le adesioni degli onorevoli Villa, Borsarelli, Frola, Ferrero di Cambiano, del sindaco di Torino, del presidente della Camera di commercio, del conte Aghemo di Perno e del consigliere provinciale comm. Badini-Confalonieri.

Gli onorevoli Villa, Borsarelli e Biscaretti hanno anzi diretto al Comitato biglietti e telegrammi cortesissimi, dimostrando di accettare con entusiasmo.

Havvi fondata speranza che anche gli altri invitati accetteranno egualmente di buon grado, e così questa riunione promette di riuscire importante ed utilissima.

Ferrovia economica Bra-Saluzzo-Barge-Cavour-Pinerolo. — Il giorno 26 scorso ebbe luogo un'altra adunanza a Saluzzo del Comitato promotore di detta linea, a cui parteciparono buon numero di sindaci, consiglieri provinciali, deputati e senatori dei Comuni interessati.

In assenza del sindaco cav. avv. Gianaria, tenne la presidenza l'assessore anziano onorevole Pivano.

Furono prese parecchie deliberazioni tutte in massima favorevoli all'esecuzione della linea progettata, la quale interessa una zona importante che comprende i comuni dei circondari d'Alba, Saluzzo e Pinerolo.

Dietro proposta dell'on. Pivano venne eletto ad unanimità il senatore conte Cesare Saluzzo di Monterosso a presidente del Comitato promotore, si deliberò, sempre su proposta dell'on. Pivano, d'invitare a far parte del Comitato medesimo il comm. Buttini, presidente del Consiglio provinciale, il comm. Giriodi, presidente della Deputazione provinciale ed i consiglieri provinciali di Sanfront e Paesana cav. avv. Roggery e cav. dott. Margaria.

Le tramvie di Napoli. — Il Consiglio d'Amministrazione della Società Belga delle tramvie di Napoli inviò a quel Sindaco il suo rifiuto della convenzione votata fra tanta vivacità di polemica al Consiglio Comunale.

Tramvia Rovato-Iseo. — Con ordinanza prefettizia in del 25 settembre venne autorizzato, a incominciare dal 26 di detto mese, l'esercizio provvisorio della linea del tram Rovato-Iseo, benchè non siano ancora ultimate le pratiche amministrative.

Funicolare del Mottarone. — Scrivono da Brissago:

Si è costituito nei paesi lacuali del Verbano un Comitato, con a presidente il cav. P. Gilardini, per l'attuazione di un progetto di funicolare sul Mottarone, sopra Stresa, con trazione a carico d'acqua.

La funicolare arriverà per lo meno sino al Motto di Vezzo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Rorschach-Heiden.* — Il Consiglio federale ha inoltrato un messaggio all'Assemblea federale, raccomandando l'ampliamento della concessione di una ferrovia Rorschach-Heiden.

— *Ferrovia Ebnat-Resslau.* — Una riunione di consiglieri cantonali e comunali, tenutasi in San Giovanni (Cantone di S. Gallo) decise di prendere l'iniziativa per la costruzione di una ferrovia Ebnat-Resslau.

Ferrovie Francesi. — *Il traforo del Monte Bianco.* — La Camera di Commercio Francese di Ginevra ha dedicato al ministro del Commercio, Enrico Boucher, uno studio in favore del traforo della Faucille e del monte Bianco.

Secondo questo studio, in quattordici anni il Gottardo ha fatto perdere 560 milioni alla Francia, cioè 40 milioni all'anno. Il traforo del Sempione aumenterà questa perdita.

Col traforo ideato si avrebbe un guadagno di 77 km. sul Gottardo e di 108 sul Sempione. Esso creerebbe una corrente commerciale fra il nord della Francia e l'Italia e concorrerebbe a rialzare notabilmente il commercio di Marsiglia.

Ma, come osserva un giornale francese, i nuovi *tunnels* procurerebbero entrate sufficienti per ammortizzare il capitale che richiederebbero i lavori per il traforo?

Ferrovie Germaniche. — *La costruzione delle stazioni in Germania.* — Una statistica curiosa ci fa conoscere le somme spese, negli ultimi vent'anni, per la costruzione di grandi stazioni ferroviarie. La stazione centrale di Francoforte sul Meno ha costato 35 milioni di marchi; quella di Colonia, 24 1|2 milioni: quella di Hanovre, 20 milioni; quella di Magonza, 18 milioni; Dusseldorf, 16 milioni; Halle, 10 milioni; Erfurt, 6,200,000; Munster, 3 1|2 milioni; Metz, 1,100,000. La stazione di Dresda, i cui preventivi ammontavano a 35 milioni di marchi, ne ha costato 46. La stazione di Francoforte ha 18 binari per viaggiatori; quella di Monaco ne ha 16; tutte le altre stazioni importanti ne hanno da 7 a 12. La lunghezza di tre tettoie della stazione di Francoforte è di 186 metri e la larghezza di 178 metri ciascuna. Alla stazione di Monaco vi sono quattro sale. di cui ciascuna di 140 metri di lunghezza.

Tutte le altre stazioni sono costruite nelle medesime proporzioni.

— *Gli accidenti sulla rete prussiana.* — Durante l'estate, la rete prussiana è stata il teatro di accidenti ripetuti che hanno commosso, a giusto titolo, le autorità. Non contento di chiamare l'attenzione di diverse direzioni sull'osservanza delle misure di sicurezza previste dai regolamenti in vigore, il Ministro dei Lavori Pubblici ha designato una Commissione speciale che ha l'incarico di esaminare per tutte le grandi stazioni e per i punti particolarmente pericolosi:

1° Le prescrizioni in vigore e gli apparecchi in uso per la sicurezza dei viaggiatori;

2° Il numero degli agenti, la ripartizione e la durata del servizio, la capacità tecnica del personale.

Questa Commissione dovrà pure sottoporre ad una nuova revisione i regolamenti generali fatti per la sicurezza dell'esercizio.

Ferrovie Russe. — L'imperatore ha inviato il 19 agosto ultimo al Ministro delle vie di comunicazione gli *ukases* per espropriazioni necessarie per:

1° La costruzione della strada ferrata da Lougansk a Müllerovo;

2° La ricostruzione della stazione di Ivangorod della ferrovia da Ivangorod a Dombrova;

3° La costruzione di una strada ferrata tra la stazione di Berditchew fino alla borgata di Yanovo del distretto di Vinnitza della Provincia di Podolie;

4° La costruzione della diramazione Arséniew della ferrovia di Mosca-Kiew-Voronége;

5° La costruzione di un secondo binario sulla sezione di Dvinsk-Smolensk della ferrovia Riga-Orel.

Ferrovie Turche. — È noto che il Governo Ottomano ha deciso di non più accordare alcuna garanzia per le nuove linee ferroviarie da costruire nell'impero.

Questa misura ha avuto per effetto di scartare totalmente le domande di concessioni, tanto più che le spese di impianto sono assai elevate e che il paese non possiede sufficientemente delle grandi industrie. Al fine di rimediare ad una situazione che impediva lo sviluppo commerciale ed agricolo del paese, il Governo, pur mantenendo la non concessione di garanzie, ha deciso che i 7000 km. di linee da costruire in Anatolia potranno essere stabilite a scartamento ridotto, ciò che diminuirà il loro costo del 30 per cento.

Precedentemente le ferrovie dovevano avere uno scartamento di m. 1.44. E' possibile che se le domande di concessione non si presentano, lo Stato ne intraprenda esso la costruzione e formi una Società a tale scopo.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Strada ferrata inclinata sul monte Tom.* — La cima più elevata delle montagne di Holyoke, nello Stato di Massachusetts, è stata conquistata da una strada ferrata a piano inclinato di 4900 piedi di lunghezza, con una elevazione di 700 piedi ed un pendìo massimo del 21 1|2 0|0, minimo del 7 0|0 e medio del 14 0|0.

Ferrovie del Chilì. — Sono stati iniziati dei negoziati importanti con un Sindacato francese che si incaricherà della costruzione della ferrovia tra Melipilla e Valparaiso e riceverà per questi lavori due milioni di lire sterline in buoni 4 1|2.

Notizie Diverse

Lo sviluppo del telefono. — Abbiamo sott'occhio un quadro interessante dello sviluppo della telefonia in Francia, Svizzera e Germania. Lo riassumiamo.

La Francia ha 112 città provviste di telefono che contano insieme 18,191 abbonati. Di questi la metà e più — 9653 — appartiene a Parigi. La media degli abbonati al telefono discende da Cannes — che ha un abbonato ogni 120 abitanti — a Tolosa, Tours e Orléans, che hanno in media un abbonato ogni 500 abitanti.

In Germania — esclusi la Baviera e il Wurtemberg — alla fine del 1894, data dell'ultima statistica, si avevano 397 città provviste di rete telefonica. Queste varie reti occupavano una lunghezza di 14,522 km.; lo sviluppo dei fili conduttori raggiungeva 156,030 km. Vi sono 83,409 abbonati, e in un anno le comunicazioni telefoniche su questo territorio sono giunte a 424 milioni. Nello stesso tempo in Francia non si sono avute che 74 milioni di comunicazioni.

La Svizzera è anche più innanzi. Ecco le cifre ufficiali — e si noti che la Svizzera ha una popolazione inferiore ai tre milioni:

Linee telefoniche, km. 8211; sviluppo dei fili, km. 53,075; reti urbane, km. 225. Comunicazioni, in un anno, 14,614,747; telegrammi telefonici 213,671.

Rendite dell'esercizio ultimo L. 5,296,266
Spese in cifra tonda . » 3,000,000

È quindi un servizio, oltre che utilissimo ai privati, fruttifero per lo Stato.

La Francia, invece, sopra un reddito di 9 milioni, ha una spesa di oltre 10. Oltre a ciò, l'abbonamento è carissimo e il servizio è pessimo — il che spiega le diminuzioni costanti che si verificano in questo cespite.

L'abbonamento a Parigi è di 400 lire all'anno; nelle città principali di provincia di 300, in quelle minori di 200.

Queste cifre sono molto superiori a quelle che si pagano in Svizzera, in Germania, nel Belgio, in Ungheria, in Olanda, in Italia. Oltre a questo, l'abbonato francese deve pagare la spesa d'impianto, che è di 150 franchi per km. di filo.

Il giubileo del telegrafo. — I giornali inglesi notano che in quest'anno occorre il giubileo di diamante del telegrafo.

Infatti fu il 10 giugno 1837 che fu firmata dal re d'Inghilterra Guglielmo IV la prima patente di Cooke e di Wheastone pel primo telegrafo elettrico.

La *Pall Mall Gazette* dice che fu il 4 luglio di quell'anno collocato il primo telegrafo a fili fra le due stazioni ferroviarie di Euston e Camden Town.

I processi d'iniezione delle traverse ferroviarie. — Il signor Euverte studia, nella *Revue Générale des Chemins de fer*, i metodi più in uso nei diversi paesi per la conservazione delle traverse ferroviarie. Il solfato di rame, benchè poco costoso, è oggidì usato raramente. In Germania, Austria e Russia si adopera sopratutto del cloruro di zinco. In Inghilterra, Belgio e Francia il creosoto sembra avere la preferenza. Le ferrovie dello Stato francese hanno adottato un corpo misto formato da 31 parti di cloruro di zinco per 46 parti di creosoto in 1000 parti d'acqua. Le traverse vengono immerse nella miscela fino a che non ne siano completamente impregnate.

Il petrolio sulle ferrovie. — Si stanno attualmente facendo delle esperienze sulle ferrovie dello Stato in Austria per la sostituzione del petrolio al carbon fossile.

Il carbon fossile a Leffe. — Da Bergamo si annunzia che nelle vicinanze di Leffe, presso Clusone, si sarebbe scoperto un giacimento di carbon fossile. Come ognun sa, i dintorni di Leffe sono rinomati per il ricco giacimento di lignite che in esse è lavorata. Verosimilmente si tratta di qualche affioramento della parte inferiore di quel banco in cui la lignite più compatta ha aspetto più antico.

Il traffico del nuovo canale di Kiel. — Nell'ultimo esercizio chiuso al 31 marzo di quest'anno, il numero delle navi che hanno traversato il Canale di Kiel nei due sensi, è stato di 19,960, rappresentanti 1,846,458 tonnellate di stazza. In questo totale si comprendevano 8,287 navi a vapore con un tonnellaggio di stazza di 1,407,435 tonn. Il numero delle navi cariche è di 5876 stazzanti 1,178,164 tonnellate.

Il numero delle navi estere che hanno profittato della via del Canale « Imperatore Guglielmo » è ancora relativamente scarso. La bandiera danese che occupa il primo rango, è rappresentata da 828 navi di 186,982 tonnellate. La bandiera francese figura con sole 13 navi e 8,801 tonnellate; quindi la massima parte del movimento riguarda la bandiera tedesca, con 17,862 navi e 1,560,768 tonnellate di stazza.

Il numero dei viaggiatori trasportati nei due sensi è stato di 2750; l'importo totale dei diritti di transito percepiti, compresi i diritti di pilotaggio, di rimorchio ed altri, è stato di 1,007,000 marchi; mentre gl'incassi del primo anno di esercizio furono di 896,451 marchi.

Nonostante questo aumento i prodotti non arrivano certo a coprire le spese di esercizio, neanche dopo che l'anno scorso, per stimolare il traffico, si ricorse ad una riduzione della tariffa stabilita all'epoca dell'apertura del Canale.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi, informa che durante i primi otto mesi del 1897 entrarono in Francia merci italiane pel valore di fr. 85,967,000, e vennero spediti dalla Francia in Italia merci pel valore di fr. 94,544,000.

A confronto fatto collo stesso periodo del 1896, risulta una maggiore entrata di merci italiane in Francia per fr. 1,328,000 ed una maggiore esportazione francese per l'Italia per fr. 24,268,000, di cui 11 milioni in sete (commercio speciale).

Il commercio inglese. — I risultati del movimento commerciale del Regno Unito nei primi otto mesi del 1897 sono ben poco soddisfacenti. Le esportazioni generali sono in diminuzione di 0.3 0|0 rispetto all'anno precedente; ma quelle proprie di prodotti inglesi risultano inferiori del 2 0|0, mentre vi è stato aumento nella riesportazione di merci in transito.

Quanto alle importazioni, si avverte sempre un considerevole aumento, che per gli otto mesi in discorso, si ragguaglia al 4.05 0|0.

Ecco le cifre assolute del movimento commerciale nel periodo indicato:

Importazioni . . .	Ls. 294,755,179	+ 11,438,513
Esportazioni	» 157,685,901	— 3,145,774
Riesportazioni . . .	» 42,030,922	+ 3,800,759

La diminuzione piuttosto grave delle esportazioni inglesi deve attribuirsi in gran parte all'entrata in vigore della nuova tariffa doganale americana ed alla continuazione dei torbidi nelle Indie.

Non c'è da credere che questo stato di cose possa migliorare nel resto dell'anno. Infatti, quasi tutto il peso della diminuzione di esportazioni cade sui filati e sui tessuti, vale a dire su quei prodotti i cui maggiori scambi si fanno con l'Oriente e che più soffrono per conseguenza del ribasso dell'argento. La esportazione di questi stessi prodotti agli Stati Uniti potrebbe compensare questa perdita sui mercati orientali, se non vi fosse nell'America un considerevole stok di filati e tessuti, accumulato nei mesi antecedenti all'entrata in vigore della nuova tariffa americana.

Dalla parte dell'India, meno ancora vi è da prevedere una ripresa delle esportazioni inglesi, almeno in quest'anno; perchè lo stato di rivolta nel quale quelle colonie si trovano è tutt'altro che propizio al movimento degli scambi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 1° ottobre). — Colla Ditta Charles Cammel e C. Limited di Sheffield per fornitura di tonnellate metriche 3155 di rotaie d'acciaio fuso Bessemer per armamento;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente per fornitura di 135,500 piastre in ferro omogeneo per armamento;

Colla stessa per fornitura di 5000 piastre di giunzione in ferro omogeneo per armamento;

Colla Ditta Sonzini Giuseppe, di Milano, per fornitura di 150,000 tubi di vetro per lucerne ad olio e petrolio e di N. 300 globi di vetro per lucerne a moderatore;

Colla Ditta Magnani G. Battista di Torino per appalto lavori di consolidamento fondazioni del ponte sulla Bormida al km. 93.435 della linea Torino-Genova;

Colla Ditta Gasti Carlo di Cengio per appalto di difesa del rilevato d'accesso e della spalla Savona del ponte ferroviario sul torrente Stura presso Cherasco (linea Savona-Bra);

Colla Ditta Bocca Atonio di Vigevano per sistemazione e selciatura zona di piazzale della stazione di Milano, Porta Romana, per ridurla a strada carrettiera.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti

Appalti.

Congregazione di Carità di Craco (Potenza) (8 ottobre, ore 8, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione dell'Ospedale di Mendicità sulla parte orientale del quarto dell'ex-monastero ceduto dal Municizio. Importo ridotto L. 14728.97.

Comune di Donnaz (8 ottobre, ore 12, fatali). — Appalto in due lotti dei lavori e provviste per la costruzione di due cimiteri:
1° lotto: Cimitero di S. Pietro. Importo ridotto L. 8868.46;
2° lotto: Cimitero di Vert. » » « 6429.22.

Prefettura di Terra d'Otranto (11 ottobre, ore 11, 2ª asta, per sospensione 1° incanto). — Appalto dei lavori per la demolizione dei fabbricati dell'attuale ufficio di porto e sanità marittima, e costruzione di un edificio per sede dell'ufficio stesso sul piazzale della Dogana di Brindisi. Importo L. 66,000. Cauz. L. 4,000.

Prefettura di Pavia (11 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori indilazionabili per il rialzo, ingrosso d'imbancamento dell'argine in ritiro nel Comprensorio Idraulico di Corana in destra di Po alla Cantaberta fra gli stanti 29-34 (m. 910.75). Importo L. 45080. Cauz. provv. L. 3000.

Ministero dei Lavori Pubblici (Roma) (11 ottobre, ore 10, fatali). — Appalto dei lavori di sopraelevazione del 3° piano del fabbricato ove ha sede il Ministero dei Lavori Pubblici nella parte prospiciente le vie del Moretto e della Vite. Importo ridotto L. 73293.83.

Municipio di Fossano (Cuneo) (11 ottobre, ore 12, fatali). — Appalto della manutenzione delle strade comunali in 4 lotti:
1° lotto. — Importo annuo ridotto L. 2700 (ribasso 10 0|0)
2° » » » » » 1570 (» 21.50 0|0)
3° » » » » » 2225 (» 3.26 0|0)
4° » » » » » 855 (» 5.— 0|0).

Municipio di Ventimiglia (16 ottobre, ore 10, fatali). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti per la costruzione di un pubblico ammazzatoio nella regione Puglia in questa città. Importo ridotto L. 34261.15 (L. 36064.36).

Genio Militare di Roma (18 ottobre, ore 10.30). — Appalto dei lavori varî lungo la cinta fortificata fra Monte Ciocci e la località Bini con materiali dell'Amministrazione militare. Importo L 14000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (26 ottobre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di scavazione del fondo e di estirpamento dei banchi rocciosi all'imboccatura Nord del porto nuovo di Livorno e di approfondamento del canale di accesso all'esterno dell'imboccatura stessa. Importo lire 628,500. Cauzione provv. L. 25000. Fatali a stabilirsi.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Arsenale marittimo. — Taranto — (11 ottobre, ore 14, 1ª asta). — Fornitura di kg. 100,000 **olio** di oliva di 1ª qualità per macchine, a L. 1. Cauz. provv. L. 10000. Fatali, 23 ottobre, ore 12.

R. Fonderia — Torino — (14 ottobre, ore 9, unico e definitivo). — Fornitura di kg. 12000 **antimonio** (regolo di antimonio) a L. 2. Cauz. L. 2400.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Settem. 25	Ottobre 2
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	538	538
» » Meridionali	»	717.50	720
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	357	355
» » Secondarie Sarde	»	278	272
» » Sicule	»	620	625
Buoni Ferrovie Meridionali	»	542.50	542.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	307	307
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	338	338
» » Gottardo 4 %	»	101.40	100.50
» » Mediterranee 4 0|0	»	512	510.50
» » Meridionali	»	329	329.50
» » Meridionali Austriache	»	403.50	407.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	319	319
» » » 2ª emiss. »		306	305.75
» » Pontebba	»	481	407.50
» » Sarde, serie *A*	»	317	312
» » » serie *B*	»	314	314
» » » 1879	»	316	311
» » Savona	»	346.50	346
» » Secondarie Sarde	»	461	465
» » Sicule 4 0|0 oro	»	495.50	490.50
» » Tirreno	»	488	488
» » Vittorio Emanuele	»	348	348

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Impresa di navigazione sul Lago Maggiore. — Distinta delle obbligazioni 4 1|2 0|0 state estratte e rimborsabili dal 1° gennaio 1898.

2 6 14 24 29 33 35 42 67 70 86 87 89 120 148

CONVOCAZIONI.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

25 ottobre. — **Società Anonima di elettricità di Genova.** — Assemblea generale per le ore 10 a Berlino.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dall'11 al 20 Settembre 1897.* — *8ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4418	+ 190	1109	1291	— 182
Media	4608	4416	+ 192	1105	1291	— 186
Viaggiatori	1,496,021 29	1,423,450 44	+ 72,570 85	66,566 22	98,305 43	— 31,739 21
Bagagli e cani	62,009 96	63,357 40	— 1,347 44	1,130 20	2,881 39	— 1,751 19
Merci a G.V. e P.V. acc.	303,661 46	299,166 54	+ 4,494 92	12,784 41	16,743 22	— 3,958 81
Merci a P. V.	1,827,019 27	1,807,833 85	+ 19,185 42	67,246 43	84,195 30	— 16,948 87
TOTALE	3,688,711 98	3,593,808 23	+ 94,903 75	147,727 26	202,125 34	— 54,398 08
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Settembre 1897.						
Viaggiatori	11.984,306 36	11,702,411 19	+ 281,895 17	539,273 47	831,261 42	— 291,987 95
Bagagli e cani	534,685 99	521,312 96	+ 13,373 03	10,735 72	27,039 96	— 16,304 24
Merci a G.V. e P.V. acc.	2,532,979 48	2.457,236 39	+ 75,743 09	102,478 40	122,997 91	— 20,519 51
Merci a P. V.	13,430,361 31	13,039,603 25	+ 390,758 06	493,182 76	615,541 43	— 122,358 67
TOTALE	28,482,333 14	27,720,563 79	+ 761,769 35	1,145,670 35	1,596,840 72	— 451,170 37
Prodotto per chilometro.						
della decade	800 50	813 45	— 12 95	133 21	156 56	— 23 35
riassuntivo	6,181 06	6,277 30	— 96 24	1,036 81	1,236 90	— 200 09

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 26ª Decade — dall'11 al 20 Settembre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	1,281,807.27	55,981.28	650,592.07	1,360,439.25	10,798.70	3,359,618.57	4,248
1896	1,268,231.47	53,196.03	425,917.48	1,361,748.82	9,867.02	3,118,960.82	
Differenze nel 1897	+ 13,575.80	+ 2,785.25	+ 224,674.59	— 1,309.57	+ 931.68	+ 240,657.75	
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	27,858,838.20	1,359,237.84	8,624,620.63	32,146,364.92	277,633.43	70,266,695.02	4,248
1896	26,794,504.06	1,340,448.49	7.981,432.54	28,980,736.64	311.435,79	65,408,557.52	
Differenze nel 1897	+ 1,064,334.14	+ 18,789.35	+ 643,188.09	+ 3,165,628.28	— 33,802.36	+ 4,858,137.50	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	93,787.45	3,539.29	40,170.90	182,448.12	1,361.30	321,307.06	1,421.03
1896	89,843.45	2,783.54	24,161.10	118,772.56	652.91	236,213.56	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 3,944.00	+ 755.75	+ 16,009.80	+ 63,675.56	+ 708.39	+ 85,093.50	+ 44.03
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	1,913,047.01	51,127.42	663,149.22	3,076,064.03	34,764.09	5,738,151.77	1,378.67
1896	1,823,918.44	49,139.32	564,366.76	2,549,060.27	35,677.89	5,022,162.68	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 89,128.57	+ 1,988.10	+ 98,782.46	+ 527,003.76	— 913.80	+ 715,989.09	+ 1.67

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
649.30	596.48	+ 52.82	13,507.96	12,521.02	+ 986.94

Col 18 settembre 1897 vennero aperti all'esercizio i tronchi **Cansano-Isernia** di Km. 103.164 e **Rionero-Potenza** di Km. 43.162.

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1894.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1894		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3273	30211	2186	22491
Francia	1416	7194	1630	12294	2836	23735	1420	16541
Belgio	359	1728	513	4237	746	5871	387	4143
Germania	63	105	260	1189	3623	23947	3560	23842
Austria-Ungheria	4	32	21	334	381	4593	377	4561
Russia	64	51	84	91	674	3225	610	3174
Italia	11	35	49	309	317	2066	306	2031
Olanda	59	208	379	2003	574	3086	515	2878
Spagna	3	—	3	—	24	169	21	169
Svezia Norvegia	1	6	1	6	23	439	22	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia	94	153	200	1342	1322	15683	1228	15530
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	25972	345810	22537	333540
Svizzera	—	—	—	—	491	4057	491	4057
Rumenia	—	—	—	—	101	534	101	534
Persia	—	—	—	—	4	28	4	28
Congo	—	—	—	—	5	49	5	49
Repubblica Argentina	—	—	—	—	54	711	54	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale	6602	29562	13023	80802	40476	464341	33874	434779
Freni non automatici	2637	11788	2755	9992	2747	8923	468653	
	9239	41350	15778	90794	43223	473264	I freni non automatici vanno diminuendo e sono sostituiti dai freni automatici.	
Totale generale	50589		106572		516487			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 85	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi, Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	178 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi, Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
		Déjeun.					
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet)	Arr.	3 14 p.	3 59 p.	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova	Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa	—	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna	—			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze	—	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima — Capitale L. 20,000,000 interamente versato

Sede in Roma

Il 1° ottobre p. v., avrà luogo il pagamento della Cedola n. 17 delle obbligazioni 4 0|0, emissione 1889.

Lo stesso giorno si prescrive il pagamento della Cedola n. 7 delle obbligazioni stesse.

Il pagamento avrà luogo a Palermo presso la Cassa sociale, a Livorno, Milano, Roma e Torino, presso la Banca d'Italia, ed all'estero presso le Banche indicate nelle obbligazioni stesse.

Roma, 15 settembre 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore

TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

Poggi T. — **Norme principali per fare il vino e conservarlo.** Un vol. in-12°, 2ª edizione con 24 figure . . L. **1** —

Staglieno P. F. — **Istruzione intorno al miglior modo di fare e conservare i vini.** Un vol. in-12°, con fig., 3ª edizione . . . . L. **1** —

Ravizza. — **Come si fabbrica il buon vino.** Vini da pasto, studio dei locali, del mosto e della sua razionale correzione, fermentazione e suo governo, svinatura e seconda fermentazione, depurazione, correzione e conservazione del vino. 1 vol. in-12°, *cartonné*, con 61 incisioni intercalate nel testo . . . . L. **3** —

— **Secondi vini e vinelli.** Un opuscolo di 39 pagine. . . . . . L. **0.50**

Sala L. — **Trattato completo per fabbricare vini ed aceti.** Un volume in-12° . . . . L. **5** —

Ottavi-Marescalchi. — **L'arte di fare il vino nelle annate cattive.** 1 vol. in-12° legato, 3ª edizione riveduta ed aumentata . . . . L. **2** —

Garelli F. — **Del miglior modo di fare i vini comuni.** Operetta premiata con medaglia d'oro. Un opuscolo in-12°, 4ª edizione . . . . . . L. **0.60**

Ottavi O. — **Enologia teorico-pratica.** Monografia sui vini da pasto e da commercio, rossi e bianchi, comuni da taglio e scelti e sui vini di lusso, asciutti, liquorosi e spumanti. 1 vol. in-8°, con 210 figure intercalate nel testo, 2ª edizione con importanti aggiunte. . . L. **12.50**

Presso la Libreria Casanova si trovano tutte le opere di Agricoltura, Enologia, Giardinaggio, Botanica, ecc.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 9 Ottobre 1897 NUM. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LA QUESTIONE FERROVIARIA ITALIANA

Con questo titolo l'on. deputato Pietro Carmine, già Ministro delle Poste e Telegrafi, la cui competenza in materia economica e tecnica è da tutti riconosciuta, ha pubblicato nella *Riforma Sociale* di Torino uno studio, che raccomandiamo alla meditazione dei lettori.

Riproducendolo nelle nostre colonne, ci riserviamo di fare prossimamente taluni appunti che il grave argomento suggerisce.

Meno di otto anni ci separano dalla scadenza del primo periodo ventennale di durata delle Convenzioni per l'esercizio delle strade ferrate costituenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, approvate colla Legge 27 aprile 1885, e meno di sei anni dall'epoca fissata per l'intimazione della disdetta, sia da parte dello Stato, sia da parte delle Società, se l'uno o le altre non vorranno la continuazione dei rispettivi contratti nei due successivi periodi ventennali. Considerando che questa disdetta può ritenersi come virtualmente già intimata e accettata sino da adesso di pieno accordo fra le parti — poichè non si saprebbe nemmeno concepire la prolungazione, oltre la pattuita minima durata, di contratti che già non possono funzionare con esatta osservanza delle primitive stipulazioni — e ricordando come quasi nove anni decorsero dall'epoca in cui fu stabilito che l'esercizio delle strade ferrate italiane dovesse essere affidato all'industria privata (Legge 24 giugno 1876), a quella in cui l'esercizio stesso ricevette la sua presente sistemazione (Legge 25 aprile 1885), il tempo che ci rimane per studiare gli opportuni miglioramenti di questa sistemazione, o per concretarne un'altra, può essere giudicato, se non scarso, certo nemmeno sovrabbondante.

Giova quindi cominciare a discutere seriamente quali sieno i difetti del presente ordinamento ferroviario e a quali criteri convenga ispirarsi per ottenere che quello che lo dovrà sostituire riesca più soddisfacente. Non ci deve trattenere dal metter mano a questo studio la considerazione che l'esperienza fatta del presente ordinamento è ancora troppo breve ed incompleta per poter fondare su di essa previsioni abbastanza sicure per l'avvenire; perchè da una parte si potrà sempre far tesoro di quella ulteriore esperienza che verrà man mano aggiungendo il periodo di tempo (che, come già abbiamo veduto, gli ammaestramenti del passato ci obbligano a prevedere non breve) occorrente per ultimare il detto studio e per determinare le basi e stipulare gli accordi eventualmente necessari per il nuovo ordinamento; e perchè d'altra parte sarà sempre minore il male che potrà derivare da una troppo breve esperienza dell'ordinamento attuale, che non quello a cui si potrebbe andare incontro con un eccessivo ritardo ad intraprendere quello studio, il quale ritardo potrebbe ridurci a dovere accettare all'ultimo momento una soluzione quasi improvvisata e quindi molto probabilmente poco felice.

D'altronde, se è sempre difficile e delicata la posizione reciproca fra locatore e affittuario quando si avvicina l'epoca fissata per la cessazione dell'affitto, è facile comprendere come debba diventare inevitabilmente difficilissima e delicatissima quando l'oggetto della locazione è un ente così complesso e così svariato nelle singole sue parti, come una rete di strade ferrate. Lo zelo dell'affittuario per la buona manutenzione della strada, dei fabbricati, delle opere d'arte, dei diversi materiali, va necessariamente affievolendosi progressivamente di mano in mano che si avvicina la fine del contratto; cosicchè non è azzardato affermare che il bene inteso interesse del proprietario di una strada ferrata, il cui esercizio sia stato appaltato, deve consigliarlo a tentare ogni accordo possibile perchè il contratto d'appalto venga rinnovato o troncato alquanto tempo prima di quello fissato come suo termine.

L'opportunità di questa linea di condotta si verifica persino nel caso in cui i rapporti fra proprietario e locatario della strada ferrata sono i più semplici, nel caso, cioè, di *concessione intera*, poichè anche questa, se mette il concessionario per un lungo periodo di tempo nella condizione quasi di proprietario, gli crea però una posizione molto analoga a quella dell'affittuario per gli ultimi anni del suo contratto, quando si avvicina il momento in cui deve abbandonare la strada allo Stato in buone condizioni e senza compenso. Ciò è tanto vero che la nostra legge sulle opere pubbliche (art. 248), ha preveduto per questa eventualità il caso di possibili conflitti, e ha voluto armare lo Stato,

perchè possa uscirne vittorioso, attribuendogli negli ultimi anni della concessione il diritto di *sequestrare i prodotti e di valersene per fare eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.* Se non che a ragione si affermava in un recente documento parlamentare (1), che l'uso che occorresse di fare di un tale diritto non sarebbe certamente nè facile, nè atto a mantenere una netta separazione delle responsabilità del Governo e dell'esercente nell'andamento del servizio; dimodochè è evidente la convenienza per lo Stato di provvedere anche in quel caso, sia mediante nuove combinazioni collo stesso concessionario, sia mediante riscatto della concessione, a far sì che questa abbia in realtà a cessare in epoca diversa da quella originariamente fissata.

Queste considerazioni ci confermano nella opinione che non giovi lasciare avvicinarsi tranquillamente il termine dei presenti contratti di esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, e sia invece necessario ed urgente di cominciare a gettare le basi di una nuova soluzione della questione ferroviaria.

I.

Tutti gli ordinamenti, per quanto svariatissimi, che si possono immaginare per l'esercizio di una rete di strade ferrate, cadono necessariamente sotto una di queste tre classificazioni: esercizio governativo; concessione intera; appalto del solo esercizio.

Senza entrare in un esame comparativo dei vantaggi e dei difetti di ciascuno di questi tre sistemi di esercizio astrattamente considerati, e limitandoci ad esaminare il problema ferroviario italiano quale si presenta nelle odierne condizioni, siamo tratti a giudicare che le stesse considerazioni, le quali fecero preferire nel 1885 il sistema dell'appalto dell'esercizio, ci devono condurre a più forte ragione anche oggigiorno alla stessa conclusione.

Infatti, i risultati dei sette anni di esercizio provvisorio governativo precedenti al 1° luglio 1885, che apparivano già allora deplorevoli, si manifestarono poi anche più disastrosi; cosicchè, se quell'esperimento ci consigliava sino da allora a scartare questo sistema di esercizio, esso ci deve oggi confortare anche maggiormente nella stessa decisione. In quell'epoca poi l'applicazione dell'esercizio governativo delle ferrovie in altri paesi, come in Germania, datava ancora da poco tempo e i risultati erano considerati come abbastanza soddisfacenti; ma coll'andare degli anni il giudizio intorno a questi risultati venne via via modificandosi, perchè i fatti smentirono le illusioni che si erano fatte concepire da principio. Uguali delusioni provarono anche l'Ungheria e l'Austria, che applicarono esse pure l'esercizio governativo, in condizioni che avevano fatto concepire all'inizio le più ridenti speranze (2). Questi risultati dell'esperienza di paesi organizzati assai più fortemente del nostro e abituati ad un regime quasi militare in tutte le loro Amministrazioni e dove quasi sempre le strade ferrate sono di più facile esercizio e di più facile manutenzione delle nostre, dovrebbe ormai dissuadere dall'accordare la preferenza all'esercizio governativo anche coloro che tra di noi professavano questa opinione nel 1885.

Aggiungiamo che mentre quindici o venti anni or sono i fautori dell'esercizio governativo delle strade ferrate si reclutavano fra coloro che, propugnando maggior vigore e maggiore forza di coesione in tutti i nostri ordinamenti amministrativi, mostravano di avvertire i pericoli del sistema e davano quindi affidamento che, sotto la loro guida, l'esperimento sarebbe stato intrapreso con serietà di propositi; oggi invece il sistema stesso viene patrocinato da coloro che mostrano meno di chiunque altri attitudine ad organizzarlo.

(1) Relazione che precede il disegno di legge per lavori e provviste per le strade ferrate in esercizio, presentato alla Camera dei deputati dai ministri Perazzi e Colombo nella seduta del 28 aprile 1896.

(2) Alfredo Cottrau, *Lo Stato ferroviero*. Nella « Rassegna agraria, industriale, commerciale », 1893, e nel *Monitore* dal n. 41 al 45 del 1893.

Infine, l'esempio della nostra Amministrazione delle poste, la quale, nonostante il più che soddisfacente miglioramento segnato in questi ultimi anni dai suoi prodotti, non può nemmeno pensare, per le esigenze della finanza, a mettere allo studio una riforma delle tariffe pel trasporto delle corrispondenze, intesa a renderla meno gravosa in confronto di quelle degli altri paesi civili, ci assicura che l'esercizio governativo delle ferrovie, anche colla Direzione tecnica ed amministrativa la più perfetta che si possa immaginare, anche nell'ipotesi di uno sviluppo costante e progressivo del traffico e di un conseguente sensibile aumento dei prodotti, sarebbe costretto a lasciare questo aumento a beneficio del bilancio generale, senza potere quindi devolverlo a vantaggio del commercio e dell'industria sotto forma di mitigazione delle tariffe.

Nulla dunque giustificherebbe i governanti del nostro paese, se volgessero il loro pensiero a sostituire al presente ordinamento dell'esercizio ferroviario quello affidato alla cura diretta dell'Amministrazione dello Stato. Ma, d'altra parte, nè ora appaiono diminuite, nè si vede in qual modo potrebbero entro breve termine diminuire quelle difficoltà pratiche, che fecero mettere da parte nel 1885 il sistema della concessione intera, che pure si proclamava come quello che, astrattamente parlando, sarebbe stato da preferire.

Questo sistema si presenta di facile attuazione quando si tratta di costruire *ex-novo* una strada ferrata. Lo Stato che accorda la concessione è sicuro di ricavare in ogni modo notevoli vantaggi indiretti dall'esercizio dell'industria che verrà attivata dal concessionario, e non ha ragione di preoccuparsi se questo riescirà per avventura a ricavarne un lucro rilevante. Invece quando la ferrovia è già costruita ed è di esclusiva proprietà dello Stato, è assai più difficile determinare se, come e quanto possa giovare allo Stato stesso di disinteressarsene completamente, cedendone tanto la proprietà, quanto l'esercizio all'industria privata.

La determinazione del valore commerciale di una ferrovia costituisce sempre un problema di non facile soluzione; ma esso si complica maggiormente quando si tratta di ferrovie o costruite recentemente dallo Stato, o da poco tempo da esso riscattate. I criteri politici che possono avere influito in larga misura a determinarne la costruzione o il riscatto, nonostante la prevedibile scarsa rimunerazione del capitale impiegatovi, perdono ogni valore in una trattativa diretta ad affidarla o riaffidarla all'industria privata; poichè l'aspirante alla concessione basa i suoi calcoli soltanto sul beneficio che gli potrà derivare per effetto della differenza fra il prodotto lordo e le spese dell'esercizio. In questi casi, dunque, la concessione della ferrovia equivale quasi sempre per lo Stato alla vendita per un prezzo inferiore al costo. E' questo per sè stesso un passo, al quale è generalmente difficile decidersi; e la difficoltà cresce naturalmente in ragione della differenza fra il costo e il prezzo ricavabile. Ora nel caso nostro questa differenza sarebbe evidentemente così grave, da rendere quella difficoltà quasi insormontabile. Quale valore potrebbe essere attribuito alle linee costituenti le reti secondarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, della lunghezza complessiva di oltre 3000 chilometri, il cui esercizio durante l'anno finanziario 1895-96 cagionò un onere al bilancio dello Stato di 6,207,097.50?

Devesi poi ancora ricordare che non riuscirebbe facile la costituzione di Società solidamente organizzate e fornite di capitali esclusivamente, o almeno quasi esclusivamente italiani, sufficienti per pagare il prezzo delle ferrovie di proprietà dello Stato; e che in ogni modo l'assorbimento di vistosi capitali paesani che si effettuasse dall'industria ferroviaria non riescirebbe certamente vantaggioso per lo sviluppo delle altre industrie.

La sola soluzione praticamente possibile della nostra questione ferroviaria rimane dunque quella della rinnovazione dell'appalto dell'esercizio. E poichè, sebbene non sia da escludersi in modo assoluto la possibilità di trovare pel 1° luglio 1905 altre Società aspiranti a questo appalto, è certo che tale eventualità è assai meno probabile di quella della stipulazione di nuovi contratti a condizioni conve-

nienti colle attuali Società, ne consegue che necessita avviare senza indugio le trattative che possano condurre a questi nuovi contratti, onde rimanga, in caso d'insuccesso, il tempo indispensabile per provvedere altrimenti.

II.

Ma se l'appalto dell'esercizio delle ferrovie si presenta al giorno d'oggi nel caso nostro come il sistema più praticamente possibile, esso non cessa però di essere per sua natura il più complicato e il più difficile da disciplinare in ogni singolo dettaglio. Perchè possa funzionare soddisfacentemente occorre mettere ogni cura, onde le complicazioni abbiano a ridursi ai minimi termini. Di ciò non si sono a sufficienza preoccupati i negoziatori delle Convenzioni del 1885, e da ciò derivano i principali difetti dell'ordinamento a cui esse diedero vita.

La diagnosi di questi difetti è già stata fatta più volte in questi ultimi anni e in documenti parlamentari e in pubblicazioni d'ogni natura, perchè occorra insistervi nuovamente. Ci limiteremo quindi ad enumerarne i principali, col solo scopo di mettere in evidenza a quali cautele si dovrà ricorrere perchè abbiano ad essere evitati nell'ordinamento futuro.

Uno dei più evidenti difetti consiste nella moltiplicità di rapporti fra lo Stato e le Società e nella conseguente necessità di una minuta sorveglianza governativa, che si rese indispensabile per essere state accollate alle Società le sole spese ordinarie di manutenzione, e anche queste soltanto in parte, e per essere stati creati tre speciali fondi di riserva per provvedere alle spese di manutenzione ordinaria del materiale metallico d'armamento e del materiale rotabile, nonchè alle spese di manutenzione straordinaria per riparare i danni cagionati da casi di forza maggiore. La necessità di quella sorveglianza fu aggravata anche per effetto dell'istituzione delle Casse per gli aumenti patrimoniali, l'amministrazione delle quali, sia quando provvede all'esecuzione di nuovi impianti resi necessari dall'aumento del traffico od occorrenti per migliorare il servizio, sia quando deve fare eseguire opere di semplice manutenzione (del cui onere le Casse stesse furono gravate contrariamente al concetto che aveva ispirata la loro creazione), come il rifacimento in acciaio dei binari e relativi scambi di ferro, e il primo risanamento e completamento della massicciata, non può essere sottratta ad un continuo e dettagliato controllo nell'interesse dello Stato.

Un altro grave difetto del presente ordinamento ferroviario risiede nella diversità della misura e delle norme fissate per determinare il compenso dovuto alle Società per l'esercizio delle linee costituenti le reti secondarie in confronto di quello per le reti principali. Mentre per queste le Società esercenti le reti Mediterranea e Adriatica ricevono il 62.50 per 0[0 del prodotto lordo fino alla somma rispettivamente fissata come prodotto iniziale (la quale misura viene ridotta al 56 e al 50 per 0[0 degli aumenti oltre il prodotto iniziale, a seconda che questi aumenti stanno al disotto o superano la somma di 50 milioni di lire) per le linee della rete secondaria (ossia per quelle aperte all'esercizio dopo il 1° gennaio 1885) le Società ricevono la metà del prodotto lordo più una sovvenzione fissa di L. 3000 per chilometro di *lunghezza virtuale*, la quale corrisponde alla lunghezza effettiva aumentata in base ad apposita formola pei tratti di linee aventi pendenze superiori al 10 per 1000. Ma quando una linea della rete secondaria raggiunga il prodotto lordo di L. 15,000 per chilometro di lunghezza virtuale essa viene incorporata nella rete principale e deve essere esercitata agli stessi patti e condizioni di questa.

Questo complesso di disposizioni produce l'effetto che le Società non hanno alcun interesse a promuovere il traffico sulle linee della rete secondaria, anzi hanno tutta la convenienza a deviarlo da esse a vantaggio delle linee appartenenti alla rete principale. Infatti lo spostamento di un determinato trasporto da una linea di questa rete ad una della rete secondaria (essendo invariabile con qualunque prodotto, la sovvenzione chilometrica di L. 3000 accordata per quest'ultima) ha per conseguenza che la Società incassa soltanto il 50 per 0[0 del relativo prodotto invece del 62.50 per 0[0. Altro danno rilevante risente la Società quando il prodotto di una linea secondaria arriva al punto da determinare il passaggio di essa nella rete principale; poichè, mentre con prodotto lordo chilometrico di L. 14,900 la Società riceve per compenso dell'esercizio la metà del prodotto stesso, più la sovvenzione fissa di L. 3000, ossia complessivamente L. 10,450, quando il prodotto salga, col lieve aumento di L. 200, a L. 15,100, il compenso si riduce, in ragione del 62 50 per 0[0, a sole L. 9437.50, con una perdita quindi per la Società di oltre un migliaio di lire.

(*Continua*).

CONFRONTO SOMMARIO

FRA LE

FERROVIE A VAPORE ITALIANE E LE FERROVIE ELETTRICHE

Gli ingegneri F. Benedetti, F. Lori e D. Roggeri hanno pubblicato la loro Relazione alla Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani, sul confronto sommario fra le ferrovie a vapore italiane e le ferrovie elettriche.

I relatori esordiscono dicendo che se nel nostro paese mancano quasi completamente i combustibili fossili, che per altre nazioni rappresentano altrettanta energia immagazzinata nelle passate epoche geologiche, abbondano invece, sparse qua e là, le cadute d'acqua, che rappresentano la manifestazione meccanica dell'energia inviataci ogni giorno dal nostro bel sole attraverso lo spazio; questo fatto ha assunto la massima importanza mercè l'elettricità, poichè essa ha permesso e reso facile l'utilizzazione e il trasporto (1) dell'energia meccanica offerta dalle dette cadute, come già la macchina a vapore aveva permesso di utilizzare l'energia termica offerta dai combustibili fossili. Così l'Italia potrà cessare, almeno in parte, di essere tributaria dell'estero per la provvista del combustibile.

Un'applicazione dell'elettricità, che maggiormente interessa anche i profani alla scienza ed all'industria, è la trazione elettrica adottata già per le tramvie in quasi tutte le maggiori città del mondo: e, poichè tale applicazione ebbe in questi ultimi anni assai rapido e vasto sviluppo, molti già pensano che essa ben presto sarà estesa anche alle lunghe vie ferrate.

Queste probabilmente sono state le principali considerazioni, per le quali il Consiglio direttivo della Società degli Ingegneri ha proposto il problema.

Noi non possiamo addentrarci nella lunga relazione di indole tutta tecnica; ci limitiamo perciò a riferirne le conclusioni, che furono approvate all'unanimità dall'assemblea della Società degli Ingegneri ed Architetti italiani.

Esse sono le seguenti:

1. Allo stato attuale delle applicazioni della scienza elettrotecnica, la trazione dei convogli ferroviari, con correnti trifasiche con fili aerei (2), in cui l'energia elettrica è generata in un'officina centrale, può offrire risultati soddisfacenti, quando il peso dei convogli possa ridursi entro ristretti limiti, per modo d'aumentarne la frequenza; ed a parità di frequenza del numero giornaliero dei convogli, quando la via percorsa sia a forti pendenze;

2. Dato l'attuale prezzo del combustibile in Italia, allo stato delle cose, non si può pensare d'introdurre in grande, lungo le strade ferrate di una rete, la trazione mediante correnti elettriche generate col vapore in un'officina come

(1) Roma ha uno dei primi esempi di trasporto a distanza dell'energia idraulica, cioè quello di Tivoli, con una linea lunga 27 chilometri e una potenza di circa 1500 cav. vap.

(2) Parliamo del sistema a correnti trifasiche perchè è quello di cui abbiamo offerto i risultati numerici, ma si osserva che approssimativamente si sarebbe giunti alle stesse conclusioni anche con le correnti continue e con altri sistemi a correnti alternanti.

sopra, perchè, in generale, essa costerebbe assai più della trazione a vapore attuale. Ma se pure, in un non lontano avvenire, la detta applicazione in grande fosse per diventare possibile, quanto all'economia del servizio proprio della trazione, nella risoluzione ulteriore del poderoso problema si dovranno tener presenti anche difficoltà pratiche di altra natura, che si potrebbero incontrare nel servizio di movimento nelle stazioni, e che porterebbero a maggiori spese di personale, in causa del maggior numero di convogli giornalieri, che, a parità di traffico, si dovrebbero effettuare per meglio utilizzare l'impianto elettrico; e tutto questo senza contare le difficoltà d'ordine tecnico, per collocare od in alto o sotto terra una ragnatela di fili metallici, disposta sulle numerose maglie dei non pochi binari esistenti nelle grandi stazioni, o risolvere in qualsivoglia altra maniera il servizio nell'interno di queste;

3. Esclusa la convenienza di applicare in grande la trazione elettrica ottenuta mediante il vapore, non deve però escludersi l'opportunità di applicarla a qualche tratto di ferrovia in condizioni speciali di tracciato o con forti pendenze, o con lunghe gallerie da percorrersi con numerosi convogli giornalieri, nell'intento soprattutto in questo secondo caso, di evitare i disastrosi effetti delle emanazioni dovute alla combustione del carbone nelle locomotive; quantunque dovrebbesi non pertanto esaminare se potesse esser più conveniente l'impiego di appositi ventilatori;

4. Quando le correnti possono ottenersi mediante forze idrauliche relativamente non lontane dalla strada ferrata, la trazione elettrica dei convogli, secondo il sistema suindicato, può riuscire più conveniente della trazione attuale a vapore, nel maggior numero di casi speciali;

5 A parità di costo della corrente e della potenza da offrirsi sulla strada ferrata, siccome la spesa chilometrica per la trazione elettrica va diminuendo sensibilmente coll'aumentare della lunghezza del tratto da servirsi, allo stato delle cose, anche quando si abbiano forze idrauliche disponibili, la trazione elettrica può cominciare ad essere economicamente preferibile alla trazione a vapore, quando la lunghezza del tratto non sia minore di 30 km. e sempre che, la frequenza media giornaliera chilometrica dei veicoli che percorrono la via non sia minore in ciascun caso di una certa quantità, la quale diminuisce coll'aumentare della pendenza media del tratto di via percorso.

CONGRESSO DI STOCKHOLM
per l'unificazione dei metodi di prova dei materiali di costruzione

In seguito all'articolo pubblicato nel numero 39 del *Monitore*, ci viene comunicata dal nostro collaboratore, autore dell'articolo, la seguente rettifica che di buon grado pubblichiamo; osserviamo solo che la svista nella quale si incorse è dovuta all'Elenco ufficiale dei membri del Congresso, nel quale non figurava alcun rappresentante *ufficiale* delle ferrovie italiane.

Ed ecco la rettifica:

Nel terz'ultimo paragrafo dell'articolo pubblicato nel N. 39 del 25 settembre u. s. vi è un'inesattezza che, in omaggio alla verità, sarebbe opportuno rettificare.

L'inesattezza rilevata si riferisce alla frase: « le ferrovie non avevano alcuna rappresentanza ufficiale, ma solo si notavano alcuni Ingegneri della Rete Adriatica ed uno della Rete Mediterranea, che, per loro istruzione personale, erano intervenuti al Congresso ».

Ora la Società delle Ferrovie Meridionali, Rete Adriatica, fin da quando si istituì l'Associazione internazionale per l'unificazione dei metodi di prova, prese vivo interesse ai lavori dell'Associazione medesima, talchè non solo volle essere ufficialmente rappresentata al Congresso di Zurigo (settembre 1895) ma trovò assai opportuno che una sua rappresentanza ufficiale intervenisse pure al Congresso di Stockholm.

A quest'ultimo, come al precedente di Zurigo, furono pertanto delegati l'ing. cav. Claudio Segrè, capo sezione principale e l'ing. Ugo Cattaneo, ingegnere di Manutenzione e Lavori, ambidue appartenenti all'Ufficio della Direzione dei Lavori sedente in Ancona, e di tale ufficiale incarico fu direttamente informato il Presidente dell'Associazione Internazionale prof. Tetmajer dalla Direzione Generale della Rete Adriatica.

La Società delle Ferrovie Meridionali è ben persuasa della somma importanza pratica di simili studi, appunto pei motivi assai chiaramente svolti nel ricordato articolo del *Monitore*, talchè presso gli uffizi della Direzione dei Lavori vi ha un laboratorio per l'esame dei materiali da costruzione. X.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Lo sviamento ferroviario presso Aosta.

Il treno 476 del 4 corr. partì regolarmente in orario da Aosta verso Chivasso alle 11.45; giunto alla progressiva 94.620, fra i caselli 87 e 86, dove la linea è in discesa del 9 per mille ed in curva di raggio m. 400, la locomotiva *Sagunto* (3943) che lo trainava usciva dalle rotaie percorrendo nel senso della tangente una cinquantina di metri sulla massicciata e discendendo poscia dalla scarpa del rilevato, alto m. 6, nella campagna sottostante, dove si arrestava, sempre però mantenendosi ritta in posizione normale.

Il *tender*, staccatosi dalla locomotiva, proseguì pochi metri e, rotolando poi giù dalla scarpata, trascinò seco il bagagliaio e le due successive vetture, una di 1ª classe ed una di 2ª, che col resto del treno animato dalla forza d'inerzia, avevano proseguita la corsa; gli ultimi quattro veicoli del treno rimasero sulla piattaforma stradale senza guasti notevoli.

Rimasero morti istantaneamente nella caduta il fuochista Brida Cesare ed il capo conduttore Nicolis; furono feriti assai gravemente, ma con certezza di completa guarigione, una figlia diciannovenne del capo-stazione di Quart-Villefranche ed il conduttore Becuti; qualche altra persona fu leggermente contusa.

I danni materiali furono assai rilevanti: vennero danneggiati 150 metri di binario, demoliti i due parapetti in muratura del sottovia per la strada di Saint-Christophe, fu completamente distrutto il bagagliaio e riportò avarie più o meno gravi tutto il materiale del treno.

Accorsero immediatamente sul luogo del disastro l'Ingegnere Capo della Sezione di Mantenimento della Mediterranea coll'Ingegnere Capo-Riparto che trovavansi a Nus per altri incombenti; vi accorse pure l'Autorità giudiziaria, rappresentata dal Procuratore del Re e dal Pretore, col tenente dei Carabinieri e col signor ingegnere Ermanno Chiaves, richiesto come perito giudiziario.

Il signor Sindaco d'Aosta, avendo mandati sul luogo i medici locali ed i pompieri, questi, aiutati dal personale sociale, da un drappello di Alpini e dai Carabinieri, operarono il salvataggio dei feriti, trasportando i più aggravati all'Ospedale Mauriziano d'Aosta.

I due cadaveri, collocati provvisoriamente in una vettura di 3ª classe, furono poi verso le ore 16 trasportati nella camera mortuaria ed ebbero il giorno successivo degne onoranze funebri, come vittime del dovere.

Lo sgombro e la sistemazione della linea furono eseguiti d'urgenza nel giorno stesso dello svio e fu ultimato prima di mezzanotte, essendo giunto verso sera da Torino il carro attrezzi con l'Ispettore principale del Traffico e altri funzionari dei vari servizi ferroviari.

Circa le cause, che possono aver occasionato il disastro, ogni giudizio sarebbe prematuro, essendo ancora in corso l'inchiesta giudiziaria da parte delle competenti Autorità e l'inchiesta amministrativa ferroviaria, per la quale si tenne apposito sopraluogo il giorno 8 corrente mese; solo si può con assoluta certezza affermare, contrariamente a quanto venne asserito, che lo stato della linea non può

aver causato lo svio, nè aver concorso con altre cause a determinarlo, perchè, anche dopo l'accidente, la linea fu riscontrata da tutte le Autorità competenti in perfetto stato, come tracciato, sopraelevazione, scartamento, materiali metallici, traversi e massicciata, e solo si dovettero riparare i guasti prodotti nel binario dai movimenti anormali del treno sviato alla distanza di parecchie decine di metri dal punto ove lo sviamento si è iniziato. Aggiungiamo ancora che lo svio non può essere stato originato da dissesti o cedimenti nella linea in seguito alle pioggie dei giorni precedenti, perchè l'uscita del treno dal binario è incominciata in un punto ove la linea è posata in una piccola trincea di roccia, precedente il terrapieno sul quale lo sviamento si è compiuto.

Riserviamo di far seguire in un prossimo numero ulteriori notizie sopra questo grave accidente.

><

Conferenze ferroviarie internazionali a Bruxelles.

Presso il Ministero dei Lavori Pubblici a Bruxelles si riuniranno il 12 corrente mese alle ore 10, la Conferenza generale della Lega ferroviaria italo-germanica; e il 14 un'apposita Conferenza sul servizio dei trasporti derrate alimentari dall'Italia per Londra.

Facciamo voti che, come nelle consimili Conferenze precedenti, così pure in queste prossime, i funzionari delle moltissime Amministrazioni ferroviarie che vi prenderanno parte, e che sono ormai antichi e buoni colleghi, s'inspireranno al miglioramento dei rapporti di traffico esistenti fra le stesse Amministrazioni, a vantaggio dei paesi rispettivi e del nostro, specie in quanto ai traffici di transito per l'Italia ed all'esportazione delle nostre derrate alimentari.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

L'orario invernale e la riattivazione dei treni di lusso.

La Mediterranea ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto delle modificazioni di orario sulle linee del 1° Compartimento, le quali, oltre a quelle per le linee affluenti ai laghi della Lombardia, si rendono necessarie per la prossima stagione invernale. Fra le modificazioni figurano: 1. La riattivazione su alcune linee del consueto servizio invernale degli scorsi anni; 2. La riattivazione del treno di lusso Vienna-Nizza Cannes, ed i consueti spostamenti dei treni delle linee Milano-Novi e Genova-Ventimiglia; 3. L'attivazione del treno di lusso settimanale Londra-Parigi-Roma, via Cenisio, ed il conseguente spostamento del diretto n. 9 da Modane a Roma e del treno n. 15 Torino-Milano; 4. La posticipazione del treno n. 3 da Torino a Roma.

><

La Commissione d'inchiesta ferroviaria.

Martedì si è riunita a Roma la Commissione d'inchiesta ferroviaria sotto la presidenza del senatore on. Gagliardo, il quale ha riferito sui lavori eseguiti, le indagini fatte ed i principali documenti raccolti fino ad oggi.

Indi la Commissione ha preso alcune deliberazioni di ordine interno e procedette da mercoledì 6 agli interrogatori degli ispettori governativi di circolo, dei già regi ispettori generali delle strade ferrate, commendatori Di Lenna e Meana, dell'attuale regio ispettore generale comm. Ottolenghi e di altri funzionari dello Stato.

Esauriti tali interrogatori, decise di mandare delle Sotto-Commissioni nelle piccole città per assumere altre informazioni. Dopodichè verranno per ultimo interrogati i Direttori Generali delle Società.

><

Progetto di una nuova ferrovia funicolare a Genova.

Siamo informati da Genova che i signori ingegneri Carlo Pflaltz e Giacomo Masnata, nell'intento di facilitare le comunicazioni tra la vallata del Bisagno ed il Piano di Creto, in Comune di Struppa, la quale località è prescelta, specie nella stagione estiva, per gite sportive, hanno stabilito di costruire tra la borgata Doria, posta lungo la via Nazionale, n. 36, ed il detto Piano di Creto, una ferrovia economica a trazione funicolare, da animarsi mediante corrente elettrica da fornirsi dalla Società delle Officine elettriche genovesi.

A tale uopo i prefati signori ingegneri hanno presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il prescritto progetto di massima, ed hanno chiesto la concessione della costruzione e dell'esercizio della detta ferrovia ai termini della legge 27 dicembre 1896.

La linea si svolge tutta in sede propria e sarà resa indipendente dalle proprietà limitrofe.

In proiezione orizzontale la linea misura la lunghezza di m. 1282. Il suo andamento planimetrico è formato nel modo seguente: rettifilo di metri 427, curva di metri 113, con raggio di 200; rettifilo di metri 85; curva di metri 84, con raggio di metri 200; rettifilo di metri 224; curva di metri 76, con raggio di metri 400; altra curva di metri 273, pure con raggio di metri 400. Le livellette passano da una pendenza minima del 22 per cento ad una massima del 46 per cento, per vincere un dislivello di metri 435 esistente fra i due estremi della linea.

Il piano del corpo stradale al livello di posa delle rotaie ha la larghezza di metri 3, comprese le cunette.

A metà circa della via è previsto uno scambio della lunghezza di metri 100, ed ivi la larghezza del piano stradale è di metri 5.80. Alle estremità della linea è stabilito un fabbricato da servire per uso di stazione passeggeri, e nella stazione superiore saranno inoltre collocati i meccanismi per mettere in movimento la funicolare. Il sistema da adottarsi è quello Bucher, con freni a ganascia, come quello in funzione nella funicolare della Zecca al Castellaccio in Genova, che ha dato buonissimi risultati.

Il piano stradale sarà armato con binario di rotaie Vignole di tipo speciale per servire al funzionamento dei freni di arresto annessi alle vetture. Le rotaie saranno di acciaio, della lunghezza di metri 10, dell'altezza di mm. 125 e del peso di kg. 20 per metro lineare. Lo scartamento del binario sarà di metri 1, e le traverse saranno pure di acciaio e convenientemente fissate sul terreno per impedire il movimento dell'armamento.

La fune di trazione avrà il diametro di 30 mm. e sarà composta da sei trefoli d'acciaio, avvolti attorno ad un'anima di canape, e sarà sostenuta e diretta lungo il piano inclinato da carrucole di ghisa.

Il materiale mobile consterà di due vetture per passeggeri, della lunghezza di metri 7.60, con larghezza esterna di metri 2.10, avranno nell'interno tre compartimenti uguali con sedili trasversali, capace ognuno dei compartimenti di otto posti. La parte esterna ed estrema di tali vetture è costituita da una piattaforma di m. 1.40 di lunghezza, capaci di 8 posti per caduna.

Oltre alle due vetture passeggeri si propone di adottare due piccole vetture pel trasporto delle merci, e specie della calce della fornace Tre Fontane, situata a poca distanza dal piano di Creto. La spesa preventivata per la costruzione della linea, compresi i meccanismi e gli impianti elettrici, ascende a L. 350,000.

><

Il Collegio di Veroli
ed i figli degli Agenti della Mediterranea.

Il Collegio convitto Berardi in Ceccano, nel quale, dal 1894 vennero ammessi annualmente da 50 a 60 figli di Agenti della Mediterranea col beneficio di un sussidio d'istruzione, a carico di quest'ultima, pari alla metà della retta pattuita, cesserà di funzionare appena ultimati gli esami di riparazione, così avendo deliberato l'attuale proprietario, erede del defunto Marchese Filippo Berardi.

La Mediterranea però, con lodevole sollecitudine, ha provveduto a che non avesse a perire la benefica istituzione dei sussidi d'istruzione, ed è in seguito alle trattative da essa esperite all'uopo, che, coll'imminente iniziarsi dell'anno scolastico 1897-98 si aprirà nella città di Veroli un apposito Convitto in cui i figli degli Agenti nelle condizioni prestabilite, potranno continuare od iniziare i loro studi alle stesse vantaggiose condizioni già esistenti per quello di Ceccano; mentre invece l'Amministrazione, per rimuovere le difficoltà che maggiormente ostacolavano la buona riuscita dell'impresa, annuì ad addossarsi oneri maggiori, avendo, fra altro, assunto a totale suo carico il pagamento della differenza in più esistente fra la retta mensile chiesta dal Collegio di Ceccano e quella maggiore dovutasi convenire per il nuovo Collegio.

Veroli, a circa 17 chilometri da Frosinone, ma in facili rapporti con questa mercè un regolare servizio di trasporti in coincidenza coi treni in arrivo ed a prezzi relativamente miti, è in posizione saluberrima (m. 700 sul livello del mare).

><

Associazione Tramviaria italiana.

La Presidenza dell'Associazione Tramviaria italiana ci prega di rendere edotte le Società affigliate che l'annuale Congresso si terrà quest'anno in Genova nei giorni 28, 29 e 30 ottobre corr.

Invita le Società a volerle comunicare i nomi dei delegati a rappresentarle a detta Assemblea, onde poter esperire le pratiche necessarie.

><

Istanza per l'orario ferroviario
della stazione di Venezia.

Siamo informati da Venezia che quella Camera di Commercio ha invocato l'interessamento del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio per ottenere alcune modificazioni negli orari ferroviari, da cui si ripromette un notevole miglioramento nelle relazioni fra quella città e le grandi capitali estere, nonchè fra quella città e Roma. A tal fine la suddetta Camera chiede che il treno accelerato n. 125 si faccia partire da Milano alle ore 18 e si regoli la sua marcia in modo da farlo giungere a Venezia poco dopo la mezzanotte, e che il treno n. 408 si faccia partire alle 5.20 o 5.30 da Padova anzichè da Vicenza.

Per quanto riguarda le relazioni con Roma, la predetta Camera fa osservare che la linea Venezia-Roma, via Firenze, è più breve di circa 60 chilometri della Milano-Roma, e sarebbe quindi equo che, dopo l'attuazione dei treni direttissimi per la Parma-Sarzana, qualche cosa si facesse anche in pro di Venezia.

><

Promozioni nel personale governativo
delle strade ferrate.

Il giorno 30 settembre p. p. il Comitato superiore delle Strade Ferrate, dopo esaurito gli affari ordinari, si è occupato di questioni di personale e si è pronunziato sulle seguenti promozioni: per un posto da ispettore di seconda classe ad ispettore di prima, in cui ottenne votazione di merito l'avvocato cav. Garazzini; — per un posto da sotto-ispettore di prima classe ad ispettore di seconda classe: fu designato promovibile per merito l'ingegnere cav. Cappello; — per un posto da sotto-ispettore di seconda classe a sotto-ispettore di prima classe; e per un posto da sotto-ispettore di terza classe a sotto-ispettore di seconda classe, in cui furono rispettivamente designati per anzianità l'avvocato Zoppis ed il cav. Bassi.

><

Ferrovie dell' Adriatico.

(*Gara aggiudicata*).

Il 25 settembre p. p., in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate dell'Adriatico, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dell'appalto dei lavori relativi alla costruzione di un cavalcavia a tre rampe, al chilometro 0.602 della linea da Ponte San Pietro a Seregno. Alla gara vennero invitate 16 Ditte, ma le concorrenti furono soltanto 10. Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta De Agostini Alessandro, col ribasso del 17.26 0[0 sui prezzi di tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc.,*
presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la rinnovazione di un tratto di binario lungo la linea ferroviaria da *Chiusi a Firenze;*

2. La proposta per prolungare il marciapiedi e per costruire un magazzino per le merci nella fermata di Rigoli, lungo la ferrovia *Firenze-Pistoia-Pisa.* Spesa preventivata L. 4000;

3. Proposta dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento del servizio delle merci nella stazione di Magliano Veneto, lungo la ferrovia da *Mestre a Cormons,* con annesso preventivo di spesa di L. 4800;

4. Proposta per prolungare di m. 40 verso Pistoia la scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Reno, esistente fra i km. 32.050 e 32.245 dal bivio Reno, della ferrovia da *Bologna a Pistoia.* Spesa prevista L. 3200;

5. La proposta per la sistemazione dei segnali a disco girevole verso Gallipoli, in *stazione di Zollino.* Spesa occorrente L. 1080;

6. Proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento di un tratto della scarpa destra della trincea di Villaga, tra i km. 53.782 e 53.809 della ferrovia *Belluno-Treviso,* presso l'imbocco Treviso della galleria di Villaga. Spesa preventivata L. 2700;

7. La proposta per l'impianto di una condotta d'acqua potabile del Rifornitore di Pitenio ai fabbricati del tronco Pitenio-Vaioni, ed alla casa cantoniera al km. 38.071 nella linea da *Bologna a Pistoia.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 16,300.

(*Proposte di lavori*
approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica:

1. Proposta relativa alla sistemazione del ponte sul Ponte Rosso al km. 275.314.30 da Roma, della linea *Chiusi-Terontola-Firenze.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6,764.50;

2. Proposta per prolungare il muro di rivestimento a sponda sinistra del fiume Reno, presso la casa canto-

niera al km. 25.570.95 della ferrovia da *Bologna a Pistoia*. Spesa preventivata L. 1250;

3. Proposta per l'impianto di un nuovo collegamento fra il binario di prima linea e quella di seconda, dal lato verso Bologna, nella *stazione di Rimini*, con annesso preventivo di spesa di L. 772, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

4. Proposta per la sistemazione del fosso al chilometro 55.913 della ferrovia da *Termoli a Campobasso*. Spesa preventivata L. 4000;

5. Proposta per la esecuzione di lavori di ampliamento del servizio delle merci nella *stazione di Grumello del Monte*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a lire 4375, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

6. Proposta per l'applicazione di apparecchi elettrici di controllo a correnti invertite ai segnali a disco verso Lecco e verso Bergamo nella *stazione di Ponte S. Pietro*. Spesa preventivata L. 890;

7. Proposta per lavori di consolidamento del rilevato al km. 88.450 dal Bivio Reno della ferrovia da *Bologna a Pistoia*, con annesso preventivo di L. 18,400;

8. Proposta per l'impianto di pozzi d'acqua potabile, tipo Northon, con relative pompe, in servizio di 15 case cantoniere lungo la ferrovia da *Cremona a Treviglio*. Spesa preventivata L. 10,600;

9. Proposta per provvedere al prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Battaglia, ed all'allacciamento al medesimo del binario tronco verso Rovigo, lungo la linea da *Bologna a Padova*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 7330, escluso il valore del materiale metallico di armamento.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto pei lavori di completamento del nuovo piazzale del deposito locomotive nella stazione di Reggio Calabria-Centrale, lungo la ferrovia da *Reggio a Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 15,500;

2. Il preventivo della spesa di L. 1080, occorrente per provvedere all'impianto di scogliera a difesa del quarto di cono sinistro, a mare del ponte pel torrente Aravenna, al km. 81.704.15 della ferrovia da *Sampierdarena al Confine francese;*

3. Il preventivo della spesa occorrente per provvedere alla costruzione di un marciapiedi fra il primo ed il secondo binario della stazione di San Giorgio, sulla linea *Castagnole-Asti-Mortara;*

4. La proposta per la sostituzione di una piattaforma da m. 4 di vecchio tipo, a rotaie allungate oltre il bacino, con altra nuova da m. 4.50 dell'ultimo tipo, in stazione di Serralunga, lungo la ferrovia da *Asti a Casale*. Spesa preventivata L. 3920;

5. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al miglioramento delle condizioni dei pozzi d'acqua viva, alle progressive 230.587, 261.829, 263.887, 265.767, sulla tratta Follonica-Castagneto, nella ferrovia *Pisa-Roma*. Spesa occorrente L. 1000;

6. La proposta per l'impianto di una bilancia a ponte, della portata di 30 tonnellate nella stazione di Sermoneta-Norma-Bossiano, della linea *Velletri-Terracina*, con annesso preventivo di spesa di L. 6900;

7. La proposta per la riparazione di guasti causati dalle mareggiate al muro di rivestimento fra le progressive 16.469.60 e 16.509.02 della ferrovia da *Sampierdarena al Confine francese;*

8. Il preventivo della spesa di L. 4500 per la sistemazione provvisoria del manufatto, della luce di m. 6, al km. 61.144.80 da Reggio, della linea *Reggio-Castrocucco*, fra le stazioni di Rosarno e di Nicotera;

9. La proposta per la formazione di una scogliera a difesa della spalla sinistra del ponte sul torrente Drove fra le progressive 279.455 e 279.482 della ferrovia *Chiusi-Empoli*. Spesa occorrente L. 660;

10. Il preventivo della spesa di L. 3100 per la costruzione di una cunetta in muratura per lo scolo delle acque, a sinistra della ferrovia fra i km. 4.645.50 e 5.040 della linea *Battipaglia-Castrocucco*.

(Gare aggiudicate).

Il 22 scorso settembre in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata:

a) Gara per la fornitura di 50 carri scoperti a due assi per trasporto di merci, divisi in due lotti, cioè: — *1° lotto:* di 25 carri della portata di 16 tonnellate, con freno a mano serie L *f*; — *2° lotto:* di 25 carri, della portata di 17 tonn., senza freno, serie L. Alla gara furono invitate 6 Ditte che tutte concorsero. Rimasero aggiudicatarie provvisoriamente: del primo lotto, la Ditta Miani, Silvestri e Comp., di Milano, al prezzo per ciascun carro di L. 3397, con consegna della merce a Milano, stazione di Porta Romana; del secondo lotto, la Ditta A. Grondona-Comi e Comp., di Milano, al prezzo di L. 2945 per ciascun carro, con consegna in stazione di Milano, Porta Garibaldi;

b) Gara per l'acquisto di 50 carri coperti, a due assi, della portata di 12 tonnellate, divisi in due lotti, cioè: — *1° lotto:* di 25 carri muniti del freno a vite, con relativa loggetta, serie H*fc*; — *2° lotto:* di 25 carri senza freno a mano, serie H *c/c*. Delle 6 Ditte invitate alla gara, 5 fecero offerta per entrambi i lotti. Rimane aggiudicataria provvisoria la Ditta Fratelli Diatto di Torino al prezzo di L. 4247 per ciascun carro del primo lotto, e di L. 3995 per ciascun carro del secondo lotto, con consegna in stazione di Torino, Porta Nuova;

c) Gara per l'appalto di lavori d'ampliamento della stazione di Canelli, lungo la ferrovia da Cantalupo a Cavallermaggiore, dell'importo approssimativo di lire 17,000. Alla gara vennero invitate 12 Ditte. Le concorrenti furono 11 e rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Porta Ambrogio e F.llo Giuseppe di Felizzano col ribasso del 18.05 0[0.

Il 27 stesso mese, ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata:

1. Gara per la fornitura di n. 500 molle a spira, tipo *b*, di trazione e repulsione, per carri, del peso approssimativo totale di kg. 900. Alla gara furono invitate due Ditte, le quali fecero offerte. Rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Società Ligure metallurgica di Genova, per il prezzo di L. 51 al quintale; consegna delle molle su vagone a Sestri Ponente;

2. Gara per la fornitura di n. 200 assi montati per carri e carrozze, divisa in due lotti, cioè: primo lotto, di n. 100 paia di ruote montate su assi da 12 tonnel-

late, classe 28, del peso totale approssimativo di tonnellate 114.5; secondo lotto, di n. 100 paia di ruote montate su assi da 16 tonnellate, classe 30, del peso totale approssimativo di tonn. 113. Alla gara furono invitate n, 15 Ditte e vi concorsero n. 8. Rimase provvisoriamente aggiudicataria di tutti e due i lotti la Ditta Bochumer Verein di Bochum, al prezzo di L. 30 al quintale, escluso il dazio d'entrata, con consegna degli assi a Pino transito;

3. Gara per la fornitura di n. 400 molle, di cui n. 200 del tipo *a*, per carri chiusi e n. 200 del tipo *a bis*, per carri aperti, del peso totale approssimativo di chilogrammi 35,600, costituenti un solo lotto. Delle due Ditte chiamate alla gara ed offerenti, rimase aggiudicataria provvisoriamente la Società Ligure metallurgica di Genova, al prezzo di L. 53.50 al quintale; consegna delle molle su vagone a Sestri Ponente.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato;

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possano approvarsi i seguenti progetti presentati al Ministero dei Lavori Pubblici dalla Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali:

1. Progetto dei lavori occorrenti per deviare su terreno stabile un tratto della condotta d'acqua che alimenta il rifornitore della stazione di Moncalvo, lungo la ferrovia da Foggia a Napoli. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1100, e per la ultimazione dell'opera è fissato il termine di due anni;

2. Progetto dei lavori occorrenti per il prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Torino di Sangro, lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto. La spesa preventivata in progetto ascende a L. 6100, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

3. Progetto per l'esecuzione di lavori di consolidamento della scarpa a monte della trincea al chilometro 70.150 della linea ferroviaria da Bari a Taranto, con annesso preventivo di spesa di L. 11,600;

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto delle opere da appaltarsi per l'ampliamento della stazione di Sarzana in dipendenza dell'innesto nella medesima della ferrovia Parma-Spezia, diramazione per Sarzana. Il progetto generale di ampliamento della stazione considera una spesa di L. 795,201.75. Le opere però da appaltarsi hanno un importo approssimativo di L. 340,000 a motivo che viene detratto l'importo delle espropriazioni e di tutto ciò che verrà fornito dalla Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo, alla quale viene affidato il lavoro del quale trattasi a rimborso di spesa;

Ha manifestato il suo avviso su di una proposta di transazione, mediante un compenso a corpo della vertenza sollevata dall'Impresa Ciufici, assuntrice dei lavori in terra e murari per la costruzione di un ponte a travata metallica sul nuovo alveo del torrente Candelaro, lungo la ferrovia da Foggia a Manfredonia, rispetto al prezzo degli scavi di fondazione;

Ha ritenuto che sia da approvarsi un atto di transazione concordato da S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici coll'Impresa Giulio Ceas a definizione di ogni e qualsiasi controversia, in dipendenza dei lavori di costruzione del tronco della strada ferrata da Benevento ad Avellino, compreso fra Altavilla e Benevento;

Ha manifestato il suo parere su di un atto di transazione, concordato dall'Amministrazione ferroviaria governativa coll'Impresa costruttrice Dei Francesco, relativo alla concessione di compensi extra-contrattuali in dipendenza dei lavori dall'Impresa stessa eseguiti per la sistemazione di tre rivi fra i km. 42 e 43 della strada ferrata da Udine a Pontebba.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici un'istanza della Ditta Fratelli Cacace per ottenere che la concessione accordatale per i suoi trasporti di sansa vergine, da stazioni mediterranee a Taranto, che va a scadere col 31 ottobre corrente, sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale, in conformità ad una proposta presentata dall'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea, verrebbe approvata l'estensione alle stazioni della ferrovia Rezzato-Vobarno delle seguenti tariffe locali: n. 204, 205, 209, 211, 215, 216, 218, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232 e 601 P. V., e n. 502 P. V. accelerata. L'applicazione di tali tariffe è però limitata al percorso delle due grandi reti.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione:

a) Alla proposta di concessione di prezzi speciali, dietro vincolo di un determinato traffico minimo, a favore delle Ditte Leonardo Covelli, Salvatore Covelli, Michele Cantafora e Domenico Laino, per i loro trasporti di grano;

b) Alla proroga per un altro anno della concessione di cui fruiva la Ditta Claasen e Comp. per i suoi trasporti di zolfo;

c) La proposta di concessione a favore della Ditta Latone, per i suoi trasporti di olio di oliva a carro completo, delle stesse facilitazioni di cui già fruiscono altre Ditte per gli analoghi trasporti;

d) Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni della convenzione stipulata dalla Società esercente la Rete Adriatica, colla Società italiana per l'industria del gas di Treviso, per i suoi trasporti di carbone;

e) Alla concessione, a favore del Sindacato Agrario di Montebelluna, di prezzi speciali per i suoi trasporti di fosfati, scorie Thomas, concimi artificiali in genere e solfato di rame, dietro vincolo nella Ditta di un determinato traffico minimo annuale;

f) Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta Stuky di Venezia per i suoi trasporti di farina e crusca.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia in Val d'Olona. — Domenica scorsa si tenne a Castellanza un'importantissima adunanza per udire la relazione della Commissione nominata il 5 settembre in quell'assemblea.

La Commissione si trovava davanti a due progetti, l'uno dell'ingegnere Duchini, con Legnano per capolinea, l'altro

dell'ing. Rusconi, con testa a Castellanza e quindi a Busto, congiungendosi colla ferrovia Nord.

Ma il progetto Duchini parlava di un binario di smistamento e non di una vera e propria ferrovia; non si sarebbero quindi potute applicare le tariffe generali pei trasporti in vigore sulle ferrovie; da calcoli fatti si sarebbero dovute applicare tariffe molto care e che rappresentavano quasi il quadruplo di quelle ordinarie. Ognun vede che era tolto lo scopo della ferrovia, la quale deve fornire un comodo e poco costoso mezzo di trasporto a questa industriosa vallata.

Si prese quindi la deliberazione di costruire una vera ferrovia da Legnano a Cairate con raccordo a Legnano colle ferrovie del Mediterraneo, ed a Castellanza colla ferrovia Nord-Milano.

Ed a questo scopo, che sarebbe il massimo desiderato da queste popolazioni, accontentando essa e il borgo di Legnano e la città di Busto, la Commissione ha rivolto domanda alle due Società ferroviarie, chiedendo se avrebbero ostacolato il doppio raccordo.

La Società per le ferrovie del Mediterraneo rispose a mezzo del comm. Bianchi che non avrebbe in alcun modo ostacolato questo doppio raccordo a condizione però che non venga turbato il movimento attuale del traffico e che gli orari della nuova ferrovia sieno fatti in modo da tutelare le coincidenze coi treni per Legnano. La Nord invece non ha potuto ancora formulare una risposta concreta.

La Commissione ha raggiunto lo scopo prefissosi, la fusione cioè dei due progetti e la conciliazione dei sostenitori dell'uno e dell'altro.

L'assemblea, dopo di aver votato un caldo ringraziamento alla Commissione pel suo operato, approvò all'unanimità le proposte della Commissione, esprimendo il voto di ottenere, se possibile, l'allacciamento col tram Milano Gallarate.

Dopo una ordinata discussione si passò alla nomina del nuovo Comitato, pur mantenendo il vecchio della ferrovia in Val d'Olona e di aggregare a questo altre persone competenti ed influenti. Esse sono: ing. Mario Duchini; rag. Edoardo Fontana; ing. cav. Fedele Borghi; Carlo Del-l'Acqua; cav. Roberto Tosi; ing. comm. Riccardo Bianchi; comm. Ettore Ponti; Saibene Pompeo; avv. Pietro Tosi; comm. Franco Tosi; ing. Saldini; ing. Banchini, direttore della tramvia Milano-Gallarate; Rodolfo Locati; ing. Leopoldo Candiani; Robaglia, sindaco di Marnate.

Il Comitato, di circa 30 membri, dovrà nominare nel suo seno alcune Commissioni esecutive, alle quali saranno devoluti gli incarichi opportuni per l'attuazione del comune desiderio.

L'assemblea era presieduta dal deputato ingegnere Piola.

Ferrovia Torino-Piovà-Casale. — Ecco alcune notizie intorno al progetto dell'ing. comm. Soldati, preparato da circa vent'anni, per incarico della città di Torino, e che ora torna in discussione per opera del Comitato costituitosi recentemente.

Secondo il progetto Soldati la ferrovia sarebbe a scartamento normale, colla stazione di partenza collocata tra il Po e il canale Michelotti. Avrebbe una galleria presso Reaglie, la prima fermata tra San Felice e Pecetto, la seconda a Porta Torino in Chieri; poi proseguirebbe per Andezeno, Arignano, Mombello Torinese, Moriondo, Castelnuovo, Mondonio, Passerano e fino al Gallaretto tra Ceresetto e Piovà.

Qui la linea piegherebbe a destra, passando sotto a Piea, ripiegherebbe inoltrandosi nella valle Versa tra Cunico e Colcavagno e toccando Montiglio, Murisengo e Corteranzo sotto a Villadeati proseguirebbe verso Casale, passando sotto a Quarti, a Pontestura, a Comolo e a Torcello.

A Chieri si arriverebbe da Torino in 15-26 minuti, a Castelnuovo in 30-40, a Piovà in un'ora circa.

Questo progetto fu sottoposto all'esame di una Commissione tecnica e riconosciuto corrispondente nel miglior modo e misura possibile alla natura dei terreni, alle condizioni e ai bisogni dei territori da percorrere.

Ferrovia Lecco-Introbbio. — Il Consiglio Provinciale di Como, dopo ampia discussione, ha accordato, con voti 25 su 33 un sussidio di lire 50 mila per la costruzione della ferrovia Lecco-Introbbio, da pagarsi in 10 rate, purchè la ferrovia stessa sia costrutta in cinque anni, a partire dal 1° gennaio 1898.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — *Servizio cumulativo colle Reti Adriatica e Mediterranea.* — Dal giorno 1° ottobre corrente venne attivato il servizio cumulativo pel trasporto di merci a grande ed a piccola velocità ordinaria, di bestiame a piccola velocità accelerata, nonchè di numerario, di feretri e di veicoli, fra le stazioni della ferrovia Rezzato-Vobarno (limitatamente, per ora, al tratto Rezzato-Tormini, che è il solo aperto all'esercizio) e quelle delle Reti Adriatica e Mediterranea e ferrovie secondarie esercitate dalle Reti stesse.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,272,001.84, con un aumento di lire 364,719.41 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1897 si ragguaglia a L. 33,900,005.33, presentando un aumento di L. 675,318.39 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 settembre 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,381,475.66, con un aumento di lire 315,194.74 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 settembre 1897 si ragguaglia a L. 80,386,322.45 e presenta un aumento di L. 5,889321.33 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 325,422, con un aumento di L. 11,970 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1897 ammontano a L. 2,074,880, con un aumento di L. 100,307 sull'esercizio precedente.

Tramvie di Milano. — Mercoledì scorso si è attivata la nuova linea tramviaria a trazione elettrica da Piazza del Duomo a Porta Nuova con prolungamento sino in via Galileo presso la fabbrica Pirelli.

Entro il corrente mese andrà pure in attività a trazione elettrica la linea di P. Vittoria, per la quale si stanno ultimando i lavori.

Appena saranno ultimati quelli di fognatura, si procederà alla posa dei binari per la linea di P. Monforte.

Tramvia elettrica a Cantù. — L'abitato di Cantù, centro industriale di oltre 10,000 abitanti e località amena di villeggiature, trovasi alla distanza di km. 4 dalla stazione di Cantù-Asnago, della ferrovia Milano-Chiasso, e km. 1,500 da quella di Cantù, della linea Como-Lecco. Interessando facilitare tali comunicazioni, venne costituito un comitato per lo studio di una tramvia, il quale comitato a sua volta diede incarico all'ing. Panzarasa di Milano di compilare il relativo progetto.

Per quanto si tratti di una linea breve, il progetto, se eseguito, sarà assai interessante, perchè trattasi di un tracciato a forti pendenze, fino al 57 per mille, e della applicazione di correnti alternate trifasi, la quale sarebbe la prima in Italia, e fuori sarebbe per ora solo effettuata a Lugano.

Tramvia Mondovì-S. Michele. — L'Amministrazione della Società Monregalese ha testè deliberato di

cessare l'esercizio della tramvia qualora non possa ottenere dai Comini interessati un conveniente sussidio e ciò a datare dal 1° gennaio 1898.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Funicolare Locarno-Madonna del Sasso.* — Il Consiglio federale ha risolto di proporre alle Camere federali di accordare la concessione per la costruzione di una ferrovia funicolare da Locarno alla Madonna del Sasso.

— *Il riscatto delle ferrovie.* — Dopo una lunghissima discussione, il Consiglio nazionale ha approvato, con voti 98 contro 29, il progetto di riscatto delle ferrovie da parte dello Stato, già approvato dal Consiglio degli Stati.

Vi sono ancora fra i due Consigli alcune divergenze che si appianeranno durante la settimana prossima.

Il progetto si sottoporrà poi nel prossimo febbraio alla votazione popolare, perchè si chiederà certamente il *referendum.*

Ferrovie Germaniche. — *Lo sviluppo delle tramvie elettriche in Germania.* — Lo sviluppo delle tramvie elettriche è dei più rapidi da qualche anno in Germania. Ecco le cifre fornite a questo riguardo dalla *Verkehrszeitung:*

Alla fine del 1891, tre località solamente possedevano delle tramvie elettriche; nel 1892 ne furono impiantate in due altre, poi la progressione si accentuò tanto che nell'agosto del 1896, 42 città tedesche erano dotate di tramvie elettriche e che, dopo, questo numero è quasi raddoppiato.

La maggior parte delle linee sono a conduttura aerea; questo sistema è impiegato nelle città seguentii: Aix-la-Chapelle, Altenbourg, Altona, Barmen, Bochum, Brema, Breslau, Bromberg, Chemnitz, Dortmund, Dusseldorf, Elberfeld, Elbing, Erfurt, Essen, Francoforte sul Meno, Gelsenkirchen, Gero, Gotha, Hallesur-Saal, Amburgo, Kiel, Kœnigsberg, Lipsia, Lichtenfelde, Mulhouse, Monaco, Norimberga, Plomers, Remscheid, Spandau, Strasbourg, Stuttgard, Wiesbaden e Zwickau.

Le tre linee berlinesi comportano il sistema misto a conduttura aerea e conduttura sotterranea; a Dresda o ad Hanovre, si trovano dei trams a cavo e dei trams con accumulatori.

Quest'ultimo sistema è impiegato in modo esclusivo a Eckesay ed a Hagen.

Al 1° agosto 1896 si contavano 583 linee di uno sviluppo di 854 chilometri in esercizio.

Ferrovie Austriache. — *Metropolitano di Vienna.* — Nelle riviste tecniche di Vienna sono spesso illustrati i grandi lavori che ivi si stanno facendo per la costruzione della grande ferrovia metropolitana di Vienna, la cui esecuzione fu definitivamente stabilita colla legge del 23 maggio 1896. Il piano generale della rete ferroviaria metropolitana che allaccia i vari quartieri e le stazioni delle grandi linee ferroviarie, comprende essenzialmente quattro linee: e cioè due linee di cintura (esterna ed interna); la linea della valle della Wien (che viene tracciata nell'alveo di questo fiume, opportunamente sistemato ed in gran parte coperto); e la linea lungo il Canale del Danubio.

La lunghezza totale di queste linee sarà di km. 46.7, e sono previsti circa 150 milioni di lire per la spesa; i binari sono a scartamento normale, con pendenze massime del 20 0/00 e con raggi minimi di m. 150; l'armamento è con rotaie di kg. 35.5 al metro, su traverse di acciaio o di legno duro. La massima velocità dei treni non dovrà superare 40 km. all'ora; la frequenza dei treni varierà da 3 a 10 all'ora in ciascuna direzione.

Ferrovia Transiberiana. — La *Railroad Gazette* ha profittato della presenza del Ministro dei trasporti di Russia, principe di Hilkoff, agli Stati Uniti, per raccogliere informazioni interessanti sulla grande opera intrapresa dalla Russia e sullo stato di avanzamento dei lavori, che noi stimiamo opportuno di riprodurre in aggiunta alle notizie che periodicamente pubblichiamo:

Nel 1858 alcuni capitalisti inglesi, Morison, Horn e Sleigh, avevano presentato offerte al Governo russo per la costruzione di una strada ferrata che rilegasse Mosca all'estremità orientale della Siberia, ma furono respinte per ragioni politiche, e non fu che nel 1871 che lo stesso Governo russo riprese seriamente la questione.

Nel 1890 una Commissione speciale costituita dal Ministro Vyshnegradsky studiò il mezzo di realizzare l'opera facendo appello a capitali esteri, ma essa incontrò difficoltà, e il Ministro Serge Witte, che era succeduto al Vyshnegradsky, stabilì che la ferrovia transiberiana sarebbe stata costruita da ingegneri russi con capitali russi.

Il progetto fu presentato il 21 febbraio 1891 all'imperatore, che l'approvò, e il 21 maggio successivo Nicola II, che era ancora czarewitch, inaugurava i lavori a Vladivostock.

Il progetto comprende sette sezioni, di cui l'insieme rappresenta, lo si sa, uno sviluppo di 7820 km. Le rotaie sono già posate sui tronchi seguenti:

Tchaliabins (Russia europea) a Krasnoyarsk sul Yenissee, 2240; da Vladivostock verso il Nord, 421 km. Tutti i terrapieni sono terminati tra il lago Baïkal e l'estremità occidentale della Cina; essi sono a metà, presso a poco tra questo stesso lago e il fiume Amour, e si calcola che sarà terminato tra due anni, salvo per i 2240 km. lungo l'Amour, ed il cerchio circondante l'estremità sud del lago Baïkal.

Attualmente questo lago viene traversato per mezzo di una chiatta quando il ghiaccio non è troppo spesso e su rotaie posate sul ghiaccio quando è abbastanza resistente. La distanza è di 64 km. La linea lungo l'Amour può essere terminata in quattro anni; ma ancora non vi è niente di stabilito, e i Russi si sforzano di surrogarla con una linea che traversi la Mongolia e raggiunga un porto più meridionale di Vladivostock. Questa variante offrirebbe ogni vantaggio: tracciato più corto, difficoltà tecniche meno grandi, valore commerciale ben superiore, perchè i paesi da traversarsi sono ricchi e molto popolati, ma considerazioni politiche ne intralciano il compimento, e fino a qui niente permette di presagire se la China consentirà o no all'esecuzione di questa linea traverso una parte del suo territorio.

Ferrovie Chinesi. — *La nuova linea Pechino-Tien-Tzins.* — Su questo rilevante avvenimento dell'apertura d'un tronco della nuova ferrovia, costruita fra la capitale dell'impero celeste, Pechino e Tien-Tzins, crediamo superfluo, almeno per il momento, riprodurre le notizie tecniche recate da più giornali esteri. Degne, invece, di attenzione ci sembrano le considerazioni che si fanno sull'importanza economica, commerciale e morale che quella linea presenta e sulle conseguenze che potranno, tosto o tardi, derivarne.

Ecco, ad esempio, quanto si legge nel *Novoje Vremja* (Nuovo Tempo) che, come foglio russo, è in posizione migliore di tanti altri per apprezzarne i vantaggi e gli effetti.

« Quella ferrovia — esso dice — aprirà, senza dubbio, una larga breccia nella secolare inerzia della vita del popolo cinese.

« Il nostro corrispondente ci fa sapere che ciò già si manifesta, e che tutti i compartimenti del primo treno rigurgitavano di Cinesi i quali esprimevano ad alta voce concordemente la piacevole loro impressione, la loro ammirazione per la celerità di locomozione senza palesar la più lieve apprensione, contrariamente a quanto avveniva altra volta nei primi treni europei ».

E il corrispondente prosegue, segnalando ed amplificando la singolarità di quelle impressioni, come auspicio felice della parte che i Cinesi si preparano a prendere nell'utilizzazione di questo per loro nuovissimo mezzo di futuri progressi e benefizi.

Notizie Diverse

La locomotiva più pesante d'Europa. — Finora la locomotiva più pesante in servizio in Europa era la locomotiva « Compound duplex » sistema Mallet, della ferrovia del Gottardo, che pesa in servizio 87 tonn. Una macchina dello stesso sistema, ancora più pesante, che figura all'Esposizione di Bruxelles, è stata costruita per le ferrovie dello Stato belga dalla Società di St-Léonard a Liegi, ed è destinata al servizio del piano inclinato di Liegi. È una macchina-tender, che porta tutte le provviste ed è montata sopra 6 assi; la caldaia è munita di 164 tubi Serve a nervature.

I cilindri ad alta pressione hanno m. 0.500 di diametro, quelli a bassa pressione m. 0.810 e m. 0.650 di corsa; il diametro delle ruote è di m. 1.30.

La superficie della griglia è di m. 7.8, e la superficie di riscaldamento in contatto coll'acqua è di 160 mc., mentre la superficie totale in contatto coi gas caldi è di mc. 288.5. Colla pressione di 15 atmosfere nella caldaia, lo sforzo di trazione può raggiungere 18,000 kg. Il peso a vuoto è di circa 82 tonnellate, ed in servizio, comprese le provviste d'acqua e carbone, raggiunge le 100 tonnellate.

La lunghezza fra i respintori è di m. 15 26.

Il peso di questa locomotiva è superato forse soltanto da quello delle locomotive sistema Johnstone delle ferrovie messicane, il peso delle quali raggiunge 113 tonnellate; ma in quelle il peso aderente non è che di 95 tonnellate, mentre raggiunge le 100 tonnellate per la locomotiva Mallet.

Per saldare le rotaie dei tramways. — La soppressione della soluzione di continuità nelle rotaie, desiderabile per le ferrovie, a cagione dei trabalzamenti che produce, lo è ancor più pei tramways elettrici, nei quali il ritorno della corrente si ha per la via delle rotaie. Ora, tra i sistemi di saldatura di questa, in vista appunto di avere una via ferrata ininterrotta, viene segnalato dall'*Eclairage Electrique* il processo Falk, adottato dalla Compagnia Thomson-Houston.

Questo processo consiste nel colare intorno alle estremità delle rotaie una massa di ghisa che le mantiene in perfetto contatto. Questa ghisa, arrivando sulla rotaia ad una temperatura un po' superiore a quella di fusione dell'acciaio, vi determina un rammollimento, e quando si è raffreddata, si produce una compenetrazione parziale dei due metalli, che dà luogo ad una perfetta aderenza. Il cubilotto impiegato per fare quest'operazione contiene circa 3000 chilogrammi di ghisa, e, man mano che si fanno le colate, viene continuamente riempito. Dopo la colata i giunti vengono spianati e levigati sia con forti lime, sia con una mola di smeriglio.

L'impiego dell'acetilene come forza motrice. — Interessanti studi fatti dal sig. Cuinat, di Compiègne, sulle applicazioni dell'acetilene hanno dimostrato la possibilità di impiegare il nuovo gas come forza motrice.

In una macchina di sei cavalli il Cuinat ha impiegato un volume di acetilene con 20 d'aria, ed ha trovato che, per una egual forza prodotta, uno di acetilene valeva tre di gas di carbone.

Resta ora a vedere se cotale impiego dell'acetilene sia economicamente utile. Dato il prezzo attuale del carburo di calcio che costa ancora 50 centesimi il chilogramma, onde un metro cubo d'acetilene viene in media a costare L. 1,65, la questione sembrerebbe decisa contro la possibilità economica dell'applicazione sopradetta. Ma tutto induce a credere che anche pel carburo di calcio si troverà un modo di produzione men costoso dell'attuale, e che anch'esso ribasserà molto di prezzo, sicchè sarà tolto di mezzo l'impedimento, di cui parliamo, che oggi deve naturalmente gl'industriali dal sostituire nei motori l'acetilene al gas ordinario.

I lavori alle Porte di Ferro. — La *Budapester Correspondez* scrive: « Si è aperta al transito la parte più difficile dei lavori di regolazione delle Porte di Ferro sul Danubio. Si tratta del canale, aperto a traverso il banco di roccie di Greben.

Il canale è lungo metri 1200, largo 60 e profondo, in tempi di massima siccità, non meno di 2 metri.

Per aprirlo si dovettero far saltare in aria 13,329 metri cubici di pietra dura; le spese superarono gli 800,000 franchi.

Un cavo sottomarino fra la Scozia e l'Islanda. — La Gran Compagnia dei telegrafi settentrionali, residente a Copenaghen, aveva proposto di stabilire un cavo sottomarino dal nord della Scozia all'Islanda, passando per le isole Feroe, purchè l'Althing (Parlamento islandese) accordasse all'impresa un annuo sussidio di 35 mila corone per 20 anni. Nella sua ultima sessione, che si chiuse nello scorso mese di agosto, l'Althing ha infatti concessa la sovvenzione richiesta, cosicchè, nella prossima estate, s'intraprenderanno i lavori pel collocamento del cavo telegrafico. Questi lavori non dureranno più di sei settimane. Il Governo danese promise ampio soccorso morale e finanziario all'utile impresa.

Esposizione internazionale di apparecchi contro gli incendi a Parigi. — Dal 15 ottobre al 1° novembre corrente anno avrà luogo a Parigi una Esposizione internazionale di apparecchi e mezzi di preservazione contro gli incendi.

Essa comprenderà:

1. Tutte le invenzioni ed i sistemi atti a preservare dall'incendio;
2. Tutto ciò che può impedire lo sviluppo dell'incendio;
3. Apparecchi di salvataggio, ecc.

Coloro che desiderano di prendere parte alla Mostra debbono inviare la domanda, non più tardi del 10 del corrente ottobre, alla Segreteria del Congresso internazionale di Parigi contro l'incendio, piazza dell'Opera, 5.

Gli interessati possono prendere conoscenza del programma e delle condizioni d'ammessione all'Esposizione presso il Museo Commerciale in Torino.

Il commercio belga del carbon fossile. — Nella prima metà del corrente anno il Belgio importò 847,404 tonnellate di carbon fossile, e ne esportò 1,964,254 tonnellate. Nel corrispondente periodo del 1896 ne aveva importate 72,633 tonnellate di meno ed esportate 4452 tonnellate di più.

Nuova linea di vapori fra l'Italia e New-York. — Il nuovo servizio regolare che la potente Compagnia inglese *Prince Line* di Newcastle doveva inaugurare in questo mese, sarà iniziato definitivamente il 10 novembre prossimo col vapore *Trojan Prince*, annunziato in partenza da Genova il 10 e da Napoli il 12 detto direttamente per New-York e Boston. Il ritardo frapposto a tale partenza è dovuto allo sciopero generale dei meccanici avvenuto in Inghilterra in questi ultimi tempi che non ha permesso ai costruttori di ultimare nel tempo fissato la consegna dello *Spartan Prince*, che era destinato ad inaugurare la linea dai porti italiani. Essa quindi s'inizierà il 10 novembre solamente col vapore *Trojan Prince*, che si trova attualmente in viaggio da New-York per Napoli e Genova con pieno carico di merci e passeggeri.

Questi due vapori, unitamente agli altri due destinati a tale servizio — l'*Afghan Prince* e il *Tartar Prince* — non solo assicurano alla linea le partenze regolari e una rapida traversata, ma offrono al commercio in generale e ai passeggeri in specie le maggiori comodità, essendo battelli nuovissimi, costruiti nei più rinomati cantieri inglesi secondo gli ultimi dettami dell'industria, e quindi muniti di tutti i *comforts* desiderabili. La *Prince Line* viene quindi a portare colla sua nuova linea un elemento utilissimo per facilitare gli scambi tra l'Italia e la grande nazione nord-americana, scambi che si vanno di giorno in giorno sempre

più sviluppando e che troveranno ora la loro via naturale in questo servizio, il quale unitamente ai vantaggi delle maggiori compagnie transatlantiche si propone di offrire un trattamento favorevolissimo di prezzo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione torre pel rifornitore in stazione di Rosarno. Importo L. 5900. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 13 ottobre andante, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 8 ottobre 1897). — Colla Ditta Reichmann e C. di Glascow per fornitura di chilogrammi 200,000 di ghisa Eglinton del n. 1;

Colla Ditta Balleydier Frères di Sampierdarena per costruzione passatoie in ferro alle travate metalliche degli attraversamenti del fiume Taro e ricambio rulli a settore degli apparecchi di dilatazione delle travate degli attraversamenti dello stesso fiume;

Colla Ditta Ratti e Paramatti di Torino per fornitura di chilogrammi 5000 di vernice per interni delle carrozze;

Colla Ditta Chr. Lechler e Figlio succ. di Ponte Chiasso per fornitura di chg. 5000 di vernice fina per pulire e di chg. 2500 di vernice sopraffina per casse;

Colla Ditta Bisio Andrea di Mondovì per appalto lavori di sottomurazione del *radier* a difesa del muro rettifilo dell'Ellero (linea Bastia-Mondovì).

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (18 ottobre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di completamento e sistemazione del secondo tratto del primo tronco della strada provinciale n. 55, compreso fra il fosso delle Volpi e la sponda sinistra del torrente Ragone (m. 4728.98). Importo ridotto L. 155,193.92 (ribasso ottenuto 38 01 0[0).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (19 ottobre, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per eseguire la definitiva sistemazione dell'edificio di S. Andrea delle Dame in Napoli, ed allogarvi gli Istituti scientifici che in quell'edificio debbono avere sede stabile. Importo L. 211,400. Cauzione provv. L. 15,000. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (20 ottobre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di completamento e sistemazione del primo tratto del primo tronco della strada provinciale n. 52, compreso fra il ponte Salomone e la sponda destra del fosso delle Volpi (m. 4446.55). Importo ridotto L. 116,377.17 (ribasso ottenuto 36.51 0[0).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (22 ottobre, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere occorrenti per eseguire la definitiva sistemazione dell'edifizio di Santa Patrizia in Napoli ed allogarvi gli Istituti scientifici che in quell'Istituto debbono avere sede stabile. Importo L. 204,500. Cauz. provv. L. 10,000. Fatali a stabilirsi.

Genio Militare di Roma (23 ottobre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di baracche in muratura al Poligono d'artiglieria in Nettuno. Importo L. 27,800. Cauzione L. 2800.

Genio Militare di Torino (23 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione a caserma del fabbricato ex-Ospizio di Carità in Torino. Imp. L. 100,000. Cauz. L. 10,000.

— Appalto dei lavori di miglioramento da eseguirsi nell'Arsenale di costruzione e nelle caserme Alfonso Lamarmora, Missione, Cernaia e Dogali in Torino. Importo L. 15,400. Cauz. L. 1600.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Massa (30 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione del ponte sul torrente Aulel a presso Pallerone, lungo la strada nazionale n. 38, Aulla-Confine Mantovano. Imp. L. 84,600. Cauz. provv. L. 5000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Ministero della Guerra, Bucarest* (22 ottobre). — Appalto dei lavori di costruzione di uno caserma per il battaglione del Genio a Crajova. Imp. fr. 285,500.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Laboratorio Pirotecnico, Bologna (22 ottobre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 300,000 **piombo** in pani a lire 0 36. Cauz. L. 10,800. Consegna a giorni 90.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 2	Ottobre 9
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 538	532
» » Meridionali	» 720	716
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	385
» » » (2ª »)	» 355	355
» » Secondarie Sarde	» 272	270
» » Sicule	» 625	627
Buoni Ferrovie Meridionali	» 542.50	542.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	L. 307	307
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 338	342
» » Gottardo 4 %	» 100.50	101.40
» » Mediterranee 4 0[0	» 510.50	559
» » Meridionali	» 329.50	323.37
» » Meridionali Austriache	» 407.50	409
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	314
» » » 2ª emiss. »	305 75	307
» » Pontebba	» 407.50	481
» » Sarde, serie *A*	» 312	317
» » » serie *B*	» 314	314
» » » 1879	» 311	312
» » Savona	» 346	346
» » Secondarie Sarde	» 465	465
» » Sicule 4 0[0 oro	» 490.50	496.50
» » Tirreno	» 488	488
» » Vittorio Emanuele	» 348	341

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani). — Dal 1° ottobre sono pagati gli interessi semestrali sulle Obbligazioni in L. 6.99 in oro.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° ottobre sono pagate le cedole:

N. 53 delle Obbligazioni serie A, in L. 5.78 nette.
» 38 » emissione 1879, in L. 5 82 nette.
» 32 » 1ª emissione 1882, in L. 5.82 nette.
» 30 » 2ª » » »

Società Ferroviaria Meridionale dell'Austria. — Dal 1° ottobre pagamento interessi semestrali in L. 6.50 nette per le Obbligazione serie X del 1871.

Ferrovia Briantea Monza-Calolzio. — Dal 1° ottobre pagamento degli interessi sulle Obbligazioni in L. 6.15 nette.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 21 al 30 Settembre 1897. — 9ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4418	+ 190	1109	1291	— 182
Media	4608	4416	+ 192	1106	1291	— 185
Viaggiatori	1,667,849 89	1,459,173 33	+ 208,676 56	75,101 73	100,576 08	— 25,474 35
Bagagli e cani	74,493 99	70,693 99	+ 3,800 00	1,357 74	3,214 77	— 1,857 03
Merci a G.V. e P.V. acc.	422,309 39	381,465 63	+ 40,843 76	17,779 59	21,329 85	— 3,550 26
Merci a P. V.	1,940,579 13	1,787,699 02	+ 152,880 11	72,530 38	83,129 76	— 10,599 38
TOTALE	4,105,232 40	3,699,031 97	+ 406,200 43	166,769 44	208,250 46	— 41,481 02
Prodotti *dal 1° Luglio al 30 Settembre 1897.*						
Viaggiatori	13 652,156 25	13,161,584 52	+ 490,571 73	614,375 20	931,837 50	— 317,462 30
Bagagli e cani	609,179 98	592,006 95	+ 17,173 03	12,093 46	30.254 73	— 18,161 27
Merci a G.V. e P.V. acc.	2,955,288 87	2,838,702 02	+ 116,586 85	120,257 99	144,327 76	— 24,069 77
Merci a P. V.	15,370,940 44	14,827,302 27	+ 543,638 17	565,713 14	698,671 19	— 132,958 05
TOTALE	32,587,565 54	31,419,595 76	+1,167,969 78	1,312,439 79	1,805,091 18	— 492,651 39
Prodotto per chilometro.						
della decade	890 89	837 26	+ 53 63	150 38	161 31	— 10 93
riassuntivo	7,071 95	7,114 94	— 42 99	1,186 65	1,398 21	— 211 56

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 27ª Decade — dal 21 al 30 Settembre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE							
1897	1,563.291.23	67,438.48	787,630.27	1,638,513.31	11,403.05	4,068,276.34	4,248
1896	1,245,805.53	59,049.39	708,501.76	1,780,808.11	5,411.67	3,799,576.46	
Differenze nel **1897**	+ 317,485.70	+ 8,389.09	+ 79,128.51	— 142,294.80	+ 5,991.38	+ 268,699.88	
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	29,422,129.43	1,426,676.32	9,412,250.90	33,784,878.23	289,036.48	74,334,971.36	4,248
1896	28,040,309.59	1,399,497.88	8,689,934.30	30,761,544.75	316.847,46	69,208,133.98	
Differenze nel **1897**	+ 1,381,819.84	+ 27,178.44	+ 722,316.60	+ 3,023,333.48	— 27,810.98	+ 5,126,837.38	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1897	120,253.15	3,356.91	39,366.55	148,955.76	1,260.95	313,199.32	1,523.78
1896	93,077.88	2,902.00	33,113.29	136,823.92	787.37	266,704.46	1,377.00
Differenze nel **1897**	+ 27,175.27	+ 454.91	+ 6,253.26	+ 12,131.84	+ 479.58	+ 46,494.86	+ 146.78
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1897	2,033,300.16	54,484.33	702,515.77	3,225,019.79	36,031.04	6,051,351.09	1,383.99
1896	1,916,996.32	52.041.32	597,480.05	2,685,884.19	36,465.26	5,288 867.14	1,377.00
Differenze nel **1897**	+ 116,303 84	+ 2,443.01	+ 105,035.72	+ 539,135.60	— 434.22	+ 762,483.95	+ 6.99

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
759.12	722.89	+ 36.23	14,273.16	13,243.91	+ 1,029.25

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI AGOSTO 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	16,245.20	51,325.65	33,949.90	41,190.96	3,467.40	3,416.85	829.15	18,958.45	—
Piccola Velocità.	600.65	13,809.08	11,031.70	31,728.02	527.20	144.70	86.30	5,313.85	14,889.00
Totali	16,845.85	65,334.73	44,981.60	72,918.98	3,994.60	3,561.55	915.45	24,272.30	14,889.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

7ª Decade — Dal 1º al 10 Settembre 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	99,509.00	2,064.00	9,708.00	148,146.00	1,520.00	260,947.00	616.00	424.00
1896	100,499.00	1,820.00	8,563.00	138,590.00	1,367.00	250,839.00	616.00	407.00
Differenze nel 1897	— 990.00	+ 244.00	+ 1,145.00	+ 9,556.00	+ 153.00	+ 10,108.00	»	+ 17.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1897.				
1896-97	640,309.00	14,501.00	88,482.00	897,461.00	13,310.00	1,654,063.00	616.00	2,685.00
1895-96	656,443.00	11,695.00	76,552.00	784,583.00	10,209.00	1,539,482.00	616.00	2,499.00
Differenze nel 1897	— 16,134.00	+ 2,806.00	+ 11,930.00	+ 112,878.00	+ 3,101.00	+ 114,581.00	»	+ 186.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	35,042.30	614.00	2,264.00	20,701,00	1,712.00	60,333.00	484.00	125.00
1896	37,891.00	525.00	2,045.00	16,859.00	1,129.00	58,449.00	484.00	121.00
Differenze nel 1897	— 2,849.00	+ 89.00	+ 219.00	+ 3,842.00	+ 583.00	+ 1,884.00	»	+ 4.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1897.				
1896-97	236,875.00	4,852.00	20,424.00	128,688.00	2,262.00	393,101.00	484.00	812.00
1895-96	256,176.00	4,325.00	20,966.00	121,745.00	1,762.00	404,974.00	484.00	837.00
Differenze nel 1897	— 19,301.00	+ 527.00	— 542.00	+ 6,943.00	+ 500.00	— 11,873.00	»	— 25.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	3,032.00	97.00	224.00	789.00	»	4,142.00	23.00	180.00
1896	3,198.00	109.00	195.00	662.00	»	4,164.00	23.00	181.00
Differenze nel 1897	— 166.00	— 12.00	+ 29.00	+ 127.00	»	— 22.00	»	— 1.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1897.				
1896-97	19,891.00	1,153.00	1,396.00	5,276.00	»	27,716.00	23.00	1,205.00
1895-96	23,851.00	716.00	1,298.00	4,252.00	»	30,117.00	23.00	1,309.00
Differenze nel 1897	— 3,960.00	+ 437.00	+ 98.00	+ 1,024.00	»	— 2,401.00	»	— 104.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 30								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)	(***)		(1)
Londres	Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
	Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —		10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
		Déjeun.					
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p.	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2) . . .	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . .	—	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa	—	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna	—			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze	—	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2) . .	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . .	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) .	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)		(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria .	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 16 Ottobre 1897 NUM. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» **arretrato** » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in ***lettera raccomandata.***

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LA QUESTIONE FERROVIARIA ITALIANA

(Continuazione — Vedi Numero 41).

Senza arrestarci a rilevare altre mende minori del presente ordinamento ferroviario, dalle suesposte considerazioni risulta chiara la convenienza, quando si addivenga a nuove combinazioni per l'appalto dell'esercizio delle ferrovie, di mettere a carico delle Società esercenti tutte indistintamente le spese di manutenzione, sia ordinarie che straordinarie, nonchè tutte le spese occorrenti per miglioramenti, ampliamenti o completamenti delle linee, e di stabilire una sola misura di compenso per le spese di esercizio, tanto per le linee della rete principale, quanto per quelle della rete secondaria.

Circa questo secondo punto un accordo non dovrebbe riuscire difficile. Nell'ipotesi che il compenso per le spese d'esercizio debba continuare ad essere commisurato in una frazione percentuale del prodotto lordo, i risultati degli anni passati possono dar lumi sufficienti per determinare di quanto la percentuale del 62.50, ora applicata al prodotto della rete principale, dovrebbe ragionevolmente essere aumentata per poter essere estesa anche alla rete secondaria, e la nuova percentuale così determinata può servire di guida per stabilire il compenso per le spese di esercizio anche nel caso in cui lo si voglia fissato sotto altra forma.

Non dovrebbe egualmente incontrare serie difficoltà l'accollamento alle Società esercenti di tutte le spese sia ordinarie che straordinarie di manutenzione, essendo noto che le attuali Società avevano già acconsentito ad assumere a loro carico le spese per *provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore* e quelle occorrenti per *la rinnovazione della parte metallica dell'armamento* col solo compenso degli assegni che, a norma delle Convenzioni del 1885, si fanno presentemente al primo e al secondo fondo di riserva destinati appunto a provvedere alle spese stesse, e sembrando probabile che eguale combinazione si sarebbe potuta fare anche pel terzo fondo di riserva destinato a provvedere alle spese per la *rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso,* se la brevità del tempo che rimane ancora per arrivare alla fine del primo periodo ventennale di durata minima delle Convenzioni non avesse dissuaso dal tentare nella stessa occasione un accordo anche sopra questo punto.

Meno agevole si presenta la soluzione del problema del nostro futuro ordinamento ferroviario per quanto riguarda la competenza passiva per le spese riguardanti miglioramenti, ampliamenti od aumenti di impianti sulle diverse linee, ossia per le spese che le Convenzioni del 1885 misero a carico delle *Casse per gli aumenti patrimoniali richiesti dall'aumento del traffico.*

Queste Casse devono ora provvedere (articolo 59 dei capitolati), oltre alle spese pel rifacimento in acciaio dei binari tuttora in ferro e pel primo risanamento e completamento della massicciata (delle quali si è già fatto cenno più addietro) anche alle spese per gli ampliamenti dell'argine stradale, pel raddoppiamento ed aggiunta di binari e piani caricatori, impianto ed ampliamenti di stazioni ed officine, applicazione di apparecchi di sicurezza e di segnalamento lungo le linee e nelle stazioni e in genere per tutte le costruzioni nuove, compresi i fabbricati e le chiusure di primo impianto, nonchè all'aumento e alle sostituzioni per cambiamento di tipo, di meccanismi fissi pel servizio delle stazioni e di attrezzi ed utensili delle officine, alla costruzione di nuove linee telegrafiche ed all'aggiunta di nuovi fili sulle linee esistenti, e, in fine, all'aumento del materiale rotabile e dell'esercizio ed a quei miglioramenti di esso che ne aumentino il valore.

Da questa lunga enumerazione delle categorie di spese di competenza delle *Casse per gli aumenti patrimoniali richiesti dall'aumento del traffico* è facile rilevare come alle Casse stesse incombano, contrariamente alla loro denominazione, anche spese relative ad opere la cui necessità può essere affatto indipendente dall'aumento del traffico e che pure possono essere indispensabili per mantenere le strade al livello dei continui progressi della tecnologia ferroviaria.

Queste spese non si possono ragionevolmente lasciare a carico esclusivo delle Società esercenti, perchè in tal caso queste si asterrebbero quasi completamente dall'eseguire miglioramenti che, almeno in parte, costituiscono aumenti del valore della ferrovia a vantaggio dello Stato proprietario; e non si possono neppure mettere a carico esclusivo

di questo, perchè quei miglioramenti giovano sempre in più o meno larga misura ad avvantaggiare le condizioni dell'esercizio ed a renderlo per conseguenza meno dispendioso.

Per determinare a chi, in qual modo e in quale proporzione debbano razionalmente far carico nel futuro assetto delle nostre strade ferrate queste diverse spese, conviene esaminare ciò che si verifica a proposito di esse nell'ordinamento che sarebbe stato riconosciuto come il preferibile, se difficoltà pratiche non ne impedissero ora l'applicazione in Italia, in quello cioè della concessione intera delle ferrovie all'industria privata. Il concessionario, che è obbligato al termine della concessione (avente, di solito, la durata di 99 anni) a lasciare allo Stato la ferrovia senza alcun compenso, deve detrarre ogni anno dagli utili dell'esercizio una somma sufficiente ad ammortizzare prima del suddetto termine tutta la spesa di costruzione. Eguale procedimento deve naturalmente usare a riguardo delle spese per opere di miglioramento o per nuovi impianti eseguiti successivamente alla prima costruzione, colla sola differenza che per queste spese l'ammortizzamento deve essere tanto più sollecito, quanto minore è il tempo che decorre dall'epoca in cui quei nuovi impianti vengono eseguiti a quella che è fissata come termine della concessione; cosicchè di mano in mano che questo termine si avvicinerà, il concessionario diventerà sempre più restio ad eseguire le opere necessarie per mantenere la strada al livello dei più recenti progressi. Questa considerazione dimostra come la superiorità del sistema di concessione intera deriva sopratutto dal fatto che generalmente tutte le concessioni di strade ferrate sono ancora assai distanti dal loro termine, e conferma ciò che abbiamo già rilevato più addietro che all'avvicinarsi di questo termine quella superiorità andrà scomparendo e si imporrà la necessità o di prolungare le concessioni con nuovi patti o di troncarle mediante riscatti. In questa ipotesi di riscatti le Società concessionarie avranno ragione di domandare e lo Stato non potrà sottrarsi a concedere un compenso corrispondente a quella parte delle spese consumate, sia nella primitiva costruzione, sia nei successivi ampliamenti, miglioramenti e nuovi impianti, che risulterà non ancora ammortizzata al momento del riscatto, e che avrebbe dovuto essere ammortizzata negli anni che rimarranno a compiere la durata originariamente fissata della concessione.

Col sistema della concessione intera è dunque il concessionario che sostiene tutte le spese, sia di primo impianto della strada ferrata, sia di successivi miglioramenti o completamenti, e lo Stato non è chiamato a sostenerne se non una parte e nel solo caso in cui gli piaccia di anticipare il termine primitivamente fissato per la concessione.

Col sistema dell'appalto dell'esercizio la spesa di prima costruzione della ferrovia resta fuori di questione; ma la competenza passiva di quelle pei nuovi impianti che si rendono necessari successivamente potrebbe e dovrebbe essere regolata con norme analoghe a quelle suindicate. Se la durata dell'appalto fosse uguale a quella assai lunga che si suole stabilire per le concessioni, si potrebbero lasciare tutte le suddette spese a carico esclusivo dell'appaltatore dell'esercizio; ma in tal caso si manifesterebbe anche qui negli ultimi anni dell'appalto l'inconveniente avvertito più sopra per le concessioni quando si avvicinano al loro termine.

Per eliminare questo inconveniente e anche perchè normalmente la durata di un appalto dell'esercizio sarà quasi sempre minore di quello di una concessione, sembra che si dovrebbe provvedere obbligando le Società esercenti a sostenere le spese delle nuove opere che vengono di mano in mano durante l'appalto rendendosi necessarie, e come tali vengono riconosciute anche dal Governo, e determinando che queste spese vengano ammortizzate mediante prelevamenti dagli utili dell'esercizio con una ammortizzazione più o meno rapida, a seconda che si tratta di spese relative ad opere che possono ritenersi costituenti miglioramenti di minore o maggiore durata. Vale a dire che potranno essere ammortizzate in un periodo d'anni più lungo le spese per opere costituenti miglioramenti di carattere stabile, come gli ampliamenti dell'argine stradale, i raddoppiamenti di binari, i nuovi fabbricati e simili; e in un periodo più breve le spese per opere soggette per loro natura a più frequenti mutamenti radicali, come l'applicazione di apparecchi di sicurezza o di segnalamento, la sostituzione di meccanismi fissi per cambiamenti di tipi e simili. Naturalmente nell'atto di appalto dovrebbero essere chiaramente e dettagliatamente specificate le diverse categorie di opere e le rispettive misure e durate di ammortizzazione, stipulando che alla cessazione dell'appalto, in qualunque momento essa avvenga, sia per essere trascorso il periodo di tempo originariamente fissato, sia per anticipato scioglimento del contratto, lo Stato dovrà rimborsare alla Società esercente quella parte di ciascuna delle dette spese che risulterà non ancora ammortizzata.

Adottando questa soluzione verrebbe eliminata una delle più gravi cause di quel contrasto di interessi fra locatore e affittuario della ferrovia, che si risolve sempre in danno della bontà del servizio; verrebbe notevolmente diminuita l'importanza attribuibile sia dall'una, che dall'altra parte alla durata dell'appalto; e si renderebbe in ogni caso più facile un accordo per lo scioglimento anticipato dell'appalto stesso, quando apparisse conveniente di sostituirvi un altro ordinamento.

III.

La durata del contratto costituisce però sempre uno dei patti più importanti nell'appalto dell'esercizio di una rete ferroviaria, essendo essa uno degli elementi che maggiormente influiscono nel rendere più o meno interessata la Società esegcente all'aumento del traffico.

A promuovere quanto più sia possibile questo interesse e a provvedere nello stesso tempo a che la Società esercente riceva un compenso conveniente, ma non eccessivamente lauto, devesi soprattutto mirare nello stabilire i patti per l'appalto di un esercizio ferroviario. In questo duplice fine risiede la difficoltà del problema di fissare questi patti in modo che riescano abbastanza equi e convenienti tanto pel proprietario che per l'esercente della ferrovia, e riescano insieme conformi all'interesse del pubblico.

Lasciando da parte le forme di contratti, nelle quali i prodotti vengono incassati dallo Stato proprietario e l'esercente viene compensato, o proporzionalmente al numero dei chilometri percorsi dai treni, o mediante rimborso delle spese in qualunque altro modo determinato (le quali forme costituiscono un semplice appalto della trazione più che un vero appalto dell'intero esercizio e, in ogni modo, lasciano l'esercente completamente disinteressato allo sviluppo del traffico) ogni altra forma di contratto d'appalto dell'esercizio ferroviario si esplica nel lasciare l'incasso dei prodotti all'esercente, il quale deve pagare allo Stato proprietario, in corrispettivo dell'uso della strada, un canone, o proporzionale al prodotto lordo dell'esercizio, oppure stabilito in misura fissa, e, in questo secondo caso, con o senza partecipazione dello Stato nell'eccedenza o del prodotto lordo, o del prodotto netto dell'esercizio al di sopra di una data misura.

Le Convenzioni del 1885, oltre ad un'eventuale partecipazione negli utili netti delle aziende sociali al di sopra del 7.50 0|0, determinano il suddetto corrispettivo in ragione del prodotto lordo e in una misura che l'esperienza finora fatta dimostrerebbe (a riguardo delle due Reti continentali) abbastanza equa. Ma dobbiamo tener conto che in questi ultimi anni l'entità del traffico non ha subito notevoli variazioni, e dobbiamo tener conto altresì che le spese di esercizio non aumentano sempre proporzionalmente all'aumento del traffico.

Ordinariamente con un determinato servizio non si verifica il massimo traffico di cui quel servizio è suscettibile. Quando i posti disponibili nelle carrozze dei treni correnti sopra una determinata linea non sono occupati di solito che in piccola parte, e quando il numero dei carri attaccati ai treni stessi sta molto spesso al di sotto di quello massimo che potrebbe essere trascinato colla stessa forza di trazione,

è evidente che nel traffico di questa linea può realizzarsi un notevole aumento con un accrescimento quasi insignificante nelle spese di esercizio. Invece, quando il traffico di una linea è arrivato ad utilizzare completamente o quasi la potenzialità del servizio su di essa praticato, si comprende facilmente come, ad un incremento anche piccolo del traffico stesso dovendo corrispondere un aumento del numero dei treni, si possa verificare un accrescimento delle spese di esercizio sensibilmente superiore all'aumento di prodotto derivante dal maggior traffico verificatosi.

Per queste ragioni l'esperienza finora fatta delle Convenzioni del 1885 non è sufficiente per dimostrare la congruità del riparto del prodotto lordo da esse stabilito fra lo Stato e le Società. Sebbene la quota a queste assegnata, fissata, come già abbiamo veduto, nella misura del 62.50 0[0 per il prodotto così detto *iniziale*, venga ridotta ad una misura minore per gli aumenti di prodotto oltre l'iniziale, può avvenire che, con un maggior sviluppo del traffico, quel compenso diventi troppo lauto. Mentre può anche avvenire — la contraddizione non è che apparente — che, arrivato il traffico ad un dato punto di sviluppo, l'interesse della Società la debba portare a contrastare ogni ulteriore sviluppo del traffico stesso.

Rimanendo sempre nell'ipotesi del compenso per le spese di esercizio determinato in una quota percentuale del prodotto lordo, si può rendere l'interesse della Società costantemente correlativo all'aumento del traffico, convenendo che ogni aumento del prodotto lordo al di sopra di una somma complessiva di prodotto stesso, determinata in misura convenientemente superiore a quella che si verifica al momento del contratto, rimanga a totale vantaggio della Società esercente. Ma qui si urterebbe facilmente nell'altro scoglio di rendere, dopo sorpassato quel limite di prodotto lordo, troppo largo il compenso concesso alla Società.

Nello stesso scoglio si urta quasi sicuramente col sistema che lascia tutto il prodotto alla Società esercente, col solo obbligo di corrispondere allo Stato un canone fisso ed invariabile, col sistema cioè che si presenta come il più semplice e che si avvicina più di ogni altra forma di appalto all'ordinamento ferroviario della concessione intera.

Questo difetto del sistema del canone fisso a favore dello Stato si può correggere aggiungendo al canone stesso una eventuale partecipazione dello Stato nell'aumento del prodotto oltre un determinato limite, la quale può essere commisurata in proporzione sia del prodotto lordo dell'esercizio (nel qual caso tornano a manifestarsi gli inconvenienti indicati, come proprii del sistema di divisione del prodotto lordo attualmente in vigore), sia dell'utile netto che si verifica a vantaggio della Società.

Questa forma dell'affitto concesso dallo Stato ad una Società esercente mediante la corresponsione di un canone fisso e con una partecipazione dello Stato agli utili netti dell'azienda sociale al di sopra di una determinata misura (che oggi le condizioni del mercato monetario permetterebbero di fissare ad un limite sensibilmente inferiore al 7.50 0[0, stabilito nelle Convenzionni presentemente in vigore), ci sembra, tutto ben considerato, preferibile ad ogni altra.

Ad essa si obbietta che la cointeressenza dello Stato negli utili sociali implica forzatamente una dettagliata ingerenza governativa in tutti gli atti di amministrazione della Società, la quale poi può trovarsi sovente nel caso di avere interesse a distribuire agli azionisti utili inferiori a quelli che forse darebbe, se quella cointeressenza non esistesse, e ad erogare invece maggiori somme in lavori che assicurino un migliore servizio, oppure in riserve sempre giustificabili con le più savie teorie della previggenza e del risparmio (1). In realtà però questa forma di affitto non richiede nè una sorveglianza, nè una ingerenza governativa negli affari sociali superiori a quelle che si rendono necessarie con altre forme di contratti, come per esempio nelle concessioni attualmente in vigore in Francia, colle quali lo Stato garantisce alle Società un minimo di utili delle rispettive aziende. D'altronde quelle somme che le Società sottraessero ai dividendi distribuiti agli azionisti e per conseguenza anche alla partecipazione dello Stata, per devolverle alla esecuzione di opere dirette a migliorare il servizio, oltre a procurare un vantaggio al pubblico, costituerebbero sempre un miglioramento della strada; e quanto alla misura di dotazione delle riserve, essa può essere oggetto di patto contrattuale e non può agevolmente essere sottratta al controllo governativo, che è certamente necessario anche con questo sistema. Sarà però sempre un controllo notevolmente meno complicato, meno minuto, e, per conseguenza, meno dispendioso di quello richiesto dall'attuale ordinamento, mentre poi l'esperienza dimostra che nessun ordinamento permetterebbe la soppressione di ogni controllo e di ogni sorveglianza del Governo sull'esercizio ferroviario.

Vi sarebbero altre parti del presente ordinamento, per le quali occorrerebbe mettere in evidenza l'opportunità di modificazioni: quale il riparto delle linee fra le due reti continentali, per arrivare, se non altro, a dichiarare comuni una maggiore quantità di linee o di tronchi di linee interessanti il servizio di una parte notevole dell'una e dell'altra rete; quali i patti relativi al servizio postale, che dovrebbero essere semplificati e chiariti, forse anche colla cessione completa alle Società del servizio dei pacchi e colla gratuità di ogni altro trasporto. Ma i limiti imposti a questo studio ci obbligano a passar oltre e a limitarci alla trattazione di quei soli punti che formano la parte sostanziale dell'ordinamento ferroviario.

IV.

Si è detto più addietro che in un contratto di appalto dell'esercizio di una rete ferroviaria uno dei patti più importanti è quello che ne determina la durata. Questa importanza risulterebbe però notevolmente scemata, quando le future combinazioni per l'esercizio delle nostre ferrovie venissero stabilite sulle basi che furono qui sopra delineate; perchè, se da una parte le Società possono sempre ragionevolmente desiderare che il contratto abbia a durare un periodo di tempo abbastanza lungo per poterne ricavare un conveniente compenso di tutte le cure e di tutte le spese relative alla loro costituzione ed organizzazione, lo Stato avrebbe minori ragioni per negare una durata non breve. Dimodochè dovrebbero facilmente accordarsi nel fissare per durata del contratto un numero d'anni superiore a quello di ciascuno dei tre periodi in cui fu divisa la durata delle Convenzioni del 1885, ma non di molto superiore, stipulandone anche la successiva indeterminata continuazione, fino a quando essa non venga, mediante congruo preavviso, disdetta dallo Stato. Nella poco probabile convenienza per lo Stato di valersi presto di questa facoltà, le Società dovrebbero trovare l'impulso ad accontentarsi di una durata fissa minore di quella che potrebbero giudicare più conforme al proprio interesse; mentre la possibilità di una durata ancora lunga, che si manterrebbe costantemente fino alla intimazione della disdetta, eliminerebbe quasi completamente l'incentivo alla trascuranza della manutenzione da parte delle Società, che abbiamo veduto essere inevitabile negli ultimi tempi di un appalto di durata fissa.

Le basi più convenienti pel nostro futuro ordinamento ferroviario dovrebbero dunque essere sostanzialmente queste:

Appalto dell'esercizio per una durata superiore (ma non di molto) a 20 anni, ma prorogabile in seguito indefinitamente a beneplacito dello Stato;

Cessione di tutti i prodotti alle Società esercenti, e accollo alle stesse di tutte le spese, comprese quelle per miglioramenti e nuovi impianti, le quali ultime però dovrebbero essere parzialmente rimborsabili dallo Stato alla fine del contratto, secondo i criteri suesposti;

Obbligo nelle Società di corrispondere allo Stato un canone fisso, più una determinata cointeressenza negli utili.

(1) Alfredo Cottrau, *Il problema ferroviario e le sue possibili soluzioni*. « Nuova Antologia », ottobre 1894.

Sarebbe opera vana intraprendere qui indagini o fare previsioni circa la misura che potrebbe o dovrebbe essere determinata per questo canone e per questa cointeressenza. Importa invece indagare e studiare quali disposizioni siano da prendersi, perchè la determinazione di quella misura possa essere fatta col maggiore vantaggio possibile per lo Stato; o, in altri termini, fino a qual punto convenga allo Stato accordare soddisfazione ad alcune speciali esigenze delle Società, perchè esse possano essere disposte ad ammettere nella più larga misura possibile il compenso dovuto allo Stato per l'uso delle reti ferroviarie di sua proprietà.

Una delle più importanti pretese che verranno senza dubbio accampate dalla Società — diciamo *senza dubbio* perchè è troppo noto che l'argomento fu, si può dire, oggetto di continue contestazioni dal giorno in cui il presente ordinamento entrò in vigore — e che darà luogo alle più gravi divergenze sarà quella relativa alle opere e provviste occorrenti per mettere in istato di normale esercizio le linee, di cui le Società stesse dovranno assumere l'esercizio. (*Continua*).

I FRENI FERROVIARI

Abbiamo rilevato nei giorni scorsi un articolo nella *Tribuna*, riportato dal *Don Chisciotte*, in cui, ritornando sul vecchio argomento dei freni ferroviari, si affermava, con nostra meraviglia, la superiorità del freno a vuoto Hardy, sul Westinghouse.

L'*Opinione* di ieri pubblica una sensata risposta, che riproduciamo, associandovici interamente, perchè rispecchia le idee da noi ripetutamente manifestate circa l'adozione del Westinghouse; a conferma delle quali abbiamo riferito articoli e relazioni delle più accreditate Riviste tecniche e statistiche con raffronti inconfutabili.

Ecco la lettera che indirizza all'*Opinione* un tecnico che si firma *Ingegnere Veritas:*

Gentil.mo signor Direttore,

Leggo nella *Tribuna* una lettera firmata *Ingegnere X*, relativa all'adozione di un freno ferroviario, e credo utile, nell'*interesse della verità, dell'economia nazionale e della sicurezza dei viaggiatori*, rilevare alcune delle numerose inesattezze in essa affermate.

In detta lettera si asserisce:

1. Che la Commissione governativa, inviata all'estero, riconobbe tutta la superiorità del freno automatico Hardy, ma conchiuse, *tanto per essere logica e coerente*, col consigliare l'applicazione in Italia del sistema Westinghouse;

2. Che propose questo sistema senza preoccuparsi nè punto, nè poco della questione tecnica e di quella finanziaria, perchè, sono parole dell'ingegnere X, per le spese maggiori c'è Pantalone che paga.

Ora a me consta *in modo assoluto* che nulla v'è di vero in queste due affermazioni, anzi che è tutto l'opposto:

1. La superiorità e la maggiore convenienza dell'adozione del sistema Westinghouse non solo è stata riconosciuta dalla Commissione governativa, ma da tutta quanta l'Europa, la quale quasi universalmente lo ha adottato.

In Francia, in Svizzera, in Germania, nel Belgio, nell'Olanda, in Ungheria, in Russia è esclusivamente in uso il freno Westinghouse, mentre il freno a vuoto automatico in *tutta l'Europa* è applicato ad una sola coppia di treni in Austria;

2. Se si adottasse il sistema Hardy, si dovrebbe trasformare tutto il materiale delle due Reti Mediterranea ed Adriatica, con una spesa *più che doppia* (e si tratta di milioni) di quella occorrente per l'adozione del sistema Westinghouse, già in uso in tutta la Rete Mediterranea, ed in piccola parte della Rete Adriatica.

Ciò è precisamente *l'opposto* di quanto afferma l'ingegnere X.

Del resto siccome la Francia, la Svizzera e la Germania, le nazioni cioè colle quali l'Italia ha quasi tutto il suo traffico commerciale, hanno esclusivamente in uso il sistema Westinghouse, ne viene la necessità di un materiale uniforme per lo scambio internazionale.

V'è di più. Se in Francia, in Svizzera, nel Belgio..... numerose Società ferroviarie, che avevano il sistema Hardy (a vuoto non automatico) anzichè trasformarlo in automatico, preferirono di incorrere nell'ingente spesa di toglierlo e sostituirlo col Westinghouse, è *segno evidente* che hanno riconosciuta la superiorità e la convenienza di questa sostituzione.

Nell'Europa continentale soltanto l'Austria ha in uso il freno Hardy, inaugurato dallo stesso Hardy quando era direttore delle ferrovie austriache, ma in Ungheria, malgrado che questo sistema fosse stato dapprima adottato, fu messo in disparte e sostituito col sistema Westinghouse.

Davanti all'eloquenza dei fatti, è inutile spendere altre parole per confutare le inesattezze nella lettera citata.

Nè qui è il caso di citare l'Inghilterra, come assai poco a proposito fa il *Don Chisciotte* in un articolo, firmato ingegnere *Y*, premurosamente raccolto dalla *Tribuna*. Questo ingegnere inglese (?) che molto probabilmente coll'ingegnere *X* forma una stessa persona, mostra d'ignorare che l'Inghilterra è un'isola, e che quindi non si trova, come noi, nella necessità di uniformare il suo materiale ferroviario alle esigenze dello scambio europeo.

Oltre le ragioni tecniche ed economiche, le quali militano per l'adozione del sistema Westinghouse, v'è un'altra ragione della *massima importanza*, ed è la maggiore sicurezza dei viaggiatori.

Col freno Westinghouse un diretto, che percorre 70 km. all'ora, può essere arrestato alla distanza di 160 metri, mentre lo stesso treno, munito del freno Hardy, non si può fermare che dopo 260 metri.

Sa dirmi l'ing. X quanti scontri e quanti disastri ferroviari, inevitabili col sistema Hardy, col sistema Westinghouse si potranno evitare?

Tra questi, citerò quello di Limito, che dette numerose vittime, e che, se fosse stato in uso il freno Westinghouse, si sarebbe evitato o avrebbe avuto minime conseguenze.

Da quanto ho detto mi pare risultare chiarissimo che la Commissione governativa è stata tutt'altro che frettolosa ed incoerente. E dal canto mio credo di poter assicurare che questa adozione, così necessaria per ragioni tecniche, per ragioni economiche e di sicurezza dei numerosi viaggiatori, sarebbe già stata effettuata da parecchio tempo, se *inframettenze parlamentari*, forse non completamente ignote all'ingegnere X, non l'avessero fino ad oggi ritardata.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Venticinquesimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1896, all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 giugno 1897.

(Traduzione del *Monitore*).

(Cont. e fine — Vedi Num. 26, 27, 29, 30, 31, 34 e 37).

Relativamente alla rubrica del *Passivo*, *Debiti* correnti, faremo notare che la somma di fr. 195,267 si scompone così:

fr. 70,585 *coupons* d'azioni ed obbligazioni scadute, ma ancora da pagare;
» 19,182 buoni di godimento per la partecipazione della parte delle economie realizzate nella costruzione del tunnel del Gottardo;
» 51,500 obbligazioni 4 0[0 denunciate;
» 54,000 obbligazioni sorteggiate;
fr. 195,267 come sopra.

Menzioneremo in seguito i *Creditori diversi* per la somma di fr. 1,143,757.18, comprendente:

fr. 274,806.42 crediti di servizi di trasporto e di depositari a Brunnen;
» 37,452.50 crediti delle casse di previdenza;
» 1,592 40 credito del fondo per atti eminenti;
» 829,905.86 conto per diversi;

fr. 1,143,757.18 come sopra.

Il *Fondo di rinnovazione* ammontava il 1° gennaio 1896 a . . . . fr. 5,142,942.75

Si prelevarono:

1. Per il rifacimento della superstruttura . . fr. 791,909.59
meno il prodotto della vendita vecchio materiale » 118,034.11
fr. 673,875.48

2. Per rinnovazione del materiale rotabile:
Valore della locomotiva-tender A³T, n. 21 . fr. 81,150.00
Rinnov. tubi bollit., focolari, ecc. di locomot. » 109,875.73
Riparazioni vetture » 4,211.19
Costo della trasformazione di 2 furgoni . . » 12,250.03
fr. 207,486.95
meno il prodotto della vendita di vecchio materiale . . . » 64,231.10 fr. 143,255.85 fr. 817,131.33

La situazione del fondo comporterebbe dunque al 31 dicembre 1896 . . . . fr. 4,325,811.42

A tenore dell'articolo 17*a* degli statuti non si può più, come prima, versare al fondo che la metà dell'allocazione integrale; dall'altra parte non deve più essere alimentato dal versamento integrale, ma basta di completarlo fino alla concorrenza del suo massimo; la somma necessaria è di . . . . » 674.188.58

fr. 5,000.000.00

La dotazione integrale (fr. 10 per chilometro della rete più 4 0|0 dei prodotti lordi del trasporto per ferrovia nel 1896) ammonterebbe a fr. 891,880 33.

Il *Fondo di riserva per accidenti di una gravità eccezionale* ammontava al 1° gennaio 1896 a . . . . fr. 2,004,314.21

Si prelevarono . . . . » 4,314.21

frazione della quota-parte della nostra Compagnia alla indennità derivante dagli accidenti di Maenchenstein e di Zollikofen, quota-parte fissata a fr. 15,050.06. La situazione del fondo era dunque al 31 dicembre 1896 di . . . . fr. 2,000,000.00

e comporta così il massimo statutario.

Il **Conto capitale** ha subito le modificazioni seguenti:

Ai *Prodotti:*

Per l'emissione di obbligazioni 3 1|2 per cento delle serie 21 e 22 del prestito di 125 milioni del 1° aprile 1895. . . fr. 6,500,000.00

Per il benefizio realizzato sulla vendita di queste obbligazioni al corso di 101 1|2 0|0 e 101 1|4 0|0 . . . . . fr. 83,628.00

Per prelevamento sul prodotto dell'esercizio. . . . . » 320,000.00

Per prodotti di vendite e riporti . . » 133,878.07

fr. 7,037,506.07

più il costo dei lavori nuovi incompiuti alla fine del 1895, di cui il conto costruzione non poteva ancora essere addebitato. . . . . » 8,298,412.29

Totale dei prodotti fr. 15,335,918.36

Di questa somma si spesero:

Rimborso di capitali secondo il piano d'ammortizzamento del prestito 3 1|2 0|0 di 125 milioni, seconda quota 1896 . . . . . fr. 320,000.00
Al debito del conto costruzione, costo dei lavori nuovi incompiuti nel 1896. . . . . . . » 2,038,080.23
Deprezzam. di materiale e di impianto . . » 42,363,89 » 2,400,444.12

fr. 12,935,474.24

Dopo deduzione del costo dei lavori nuovi incompiuti alla chiusura dell'esercizio 1896, di cui il conto costruzione non può per conseguenza essere addebitato, cioè . . fr. 16,539,519.28
come pure del saldo passivo del conto capitale dell'esercizio precedente. . » 1,636,822.59 » 18,176,341.87

resta un saldo passivo al 31 dicembre 1896 di . . . . fr. 5,240,867.63

Conto profitto e perdite. — Conformemente all'Ordinanza del Consiglio Federale del 28 dicembre 1893, abbiamo riprodotto nell'allegato I la lettera indirizzata dalla Direzione all'Assemblea generale circa la contestazione del conto di costruzione del 1895. Per ciò che riguarda la contabilizzazione degli interessi di costruzione, l'Assemblea generale, adottando le nostre proposte, aveva deciso di fare opposizione alla riserva enunciata dal Consiglio Federale. Dopo aver fatto opposizione, ricevemmo dal Consiglio Federale una comunicazione in data 10 luglio, in cui dicevasi che il decreto incriminato non aveva il significato che noi gli attribuivamo, che non implicava nè un ordine, nè la contestazione del bilancio, ma poneva puramente e semplicemente la condizione che riguardo alla contabilizzazione di interessi di costruzione, il Consiglio Federale si riservava di esaminare ed approvare, dal punto di vista della cifra della somma, l'aggravio risultante per il conto di costruzione.

Rispondemmo allora al Consiglio Federale che ritiravamo l'opposizione, visto che essa era stata provocata unicamente dalla redazione poco chiara del suo decreto, il quale trattava la « questione » dell'iscrizione d'interessi in luogo della « cifra » degli interessi inscritti.

Facciamo seguire queste indicazioni preliminari dallo specchio comparativo delle rubriche di prodotti e spese per il 1895-96: PRODOTTI.

	1896	1895
1. Saldo attivo	238,248.35	166,493.11
2. Eccedenza dei prodotti d'esercizio	7,017,865.06	7,420.214.18
3. Prodotto di capitali disponibili .	219,171.71	507,322.31
4. Interesse di capitali impiegati nella costruzione di nuove linee . .	306,921.38	110,904.06
5. Prodotti di imprese accessorie .	—	—
6. Somme prelevate sui fondi speciali	821,445.54	654,629.75
7. Prodotti diversi	—	
Totali	8,603,652.04	8,859,563.41

SPESE.		
1. Saldo passivi	—	—
2. Eccedenza delle spese d'esercizio	—	—
3. Interessi in conto corrente e provvigioni	16,861.45	66,761.54
4. Servizio dei prestiti consolidati .	3,601,082.90	3,607,037.50
5. Perdite sull'esercizio di imprese accessorie	—	—
6. Ammortizzamenti	320,000.00	612,743.70
7. Versamenti nei fondi speciali . .	674,188.58	434,772.32
8. Per ragioni diverse	—	—
9. A disposizione degli azionisti . .	3,991,519.11	4,138,248.35
Totali	8,603,652.04	8,859,563.41

Abbiamo ancora da fornire qualche schiarimento sulle diverse rubriche.

Dallo specchio del *Conto profitti e perdite* risultano a disposizione degli azionisti franchi 3,991,519.11.

Qui il Rapporto considera partitamente ogni rubrica di questo conto, cioè pei *prodotti dei capitali disponibili, interessi dei capitali impiegati nella costruzione delle nuove linee* e *somme prelevate sui fondi speciali*.

Così pure per ogni rubrica delle spese.

Noi tralasciamo, come sempre, di addentrarci in questi dettagli di contabilizzazione.

Il conto *Profitti e perdite* si bilancia con un prodotto netto di fr. 3,991,519.11.

In primo luogo bisogna chiederci se, eventualmente, il conto delle « costruzioni compiute » sarà contestato e se si dovrà per conseguenza addebitare di una somma qualunque il conto profitti e perdite; noi non abbiamo alcuna ragione di rispondere affermativamente a questa questione; in tutti i casi, del resto, con saldo a conto nuovo, tale come è ora, sarà più che sufficiente a far fronte a tutte le eventualità.

D'altra parte noi dobbiamo ricordare il fatto che il Dipartimento delle ferrovie chiede che sia fatto al conto di rinnovazione un versamento totale di fr. 1,150,000, eccedente così di fr. 475,811.42 la dotazione di fr. 674,188.58 che figura nel conto. L'art. 17 della Legge sulla contabilità dice che se sopravvengono fra il Consiglio federale e le Compagnie delle contestazioni circa la fissazione o l'impiego del prodotto netto, la somma contestata sarà messa in riserva, conformemente alle ingiunzioni del Consiglio federale, fino a che il Tribunale federale abbia deliberato.

Considerando questi fatti, vi proponiamo un dividendo del 6.8 0|0 ed un saldo a conto nuovo di fr. 591,519.11, restando inteso che nel caso che il Consiglio federale desistesse dalle sue pretese o che esse sarebbero totalmente o nella maggior parte scartate dal Tribunale federale, una parte di questo saldo, da determinarsi dal Consiglio d'Amministrazione, sarà destinata all'ammortizzamento dei *faux-frais* del prestito del 1895.

Noi formuliamo le nostre proposte finali:

1. I conti annuali del 1896, come pure il bilancio della Compagnia della ferrovia del Gottardo, chiusi al 31 dicembre 1896, sono approvati, ed è dato scarico all'Amministrazione (Consiglio d'Amministrazione e Direzione) della sua gestione durante l'esercizio summenzionato.

2. Sul prodotto netto dell'esercizio 1896 ammontante a . . . . fr. 3,991,519.11
è distribuito agli azionisti un dividendo del 6.8 0|0 . . . . » 3,400,000
cioè fr. 34 per azione.
Rimanenza . . . fr. 591,519.11

3. Per quanto in parte o tutte le domande del Consiglio federale relative alla dotazione del fondo di rinnovazione saranno ritirate o scartate, la rimanenza disponibile del saldo attivo del conto profitti e perdite, in franchi 591,519.11, sarà essenzialmente destinata all'ammortizzamento dei *faux-frais* del 1895 ed il resto riportato a conto nuovo del 1897; la cura di disporre definitivamente della rimanenza del saldo attivo è lasciata al Consiglio d'Amministrazione.

Vogliate aggradire, ecc., ecc.

Lucerna, 31 maggio 1897.

Per la Direzione — *Per il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia del Gottardo:*

Il Presidente SEV. STOFFEL. — *Il Presidente* SCHUSTER-BURCKHARDT.

Il 1° Segretario SCHWEIZER. — *Il 1° Segretario* SCHWEIZER.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Inaugurazione della ferrovia S. Giorgio di Nogaro-Cervignano.

Domani 17, avrà luogo l'inaugurazione della ferrovia internazionale S. Giorgio di Nogaro-Cervignano.

La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e l'I. R. Società ferroviaria Friulana hanno diramato numerosi inviti alla solenne cerimonia. Onorati anche noi a parteciparvi, e riconoscenti alle due Società, non mancheremo di rendere conto ai nostri lettori di questa inaugurazione di carattere internazionale, a cui assisteranno autorità e notabilità dei due stati interessati.

A proposito di questa ferrovia sappiamo che sono in corso delle trattative fra la Società delle Ferrovie Venete e l'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali per la cessione dell'esercizio del detto tronco dalla prima alla seconda di questa Società.

><

I magazzini granaglie nella stazione marittima di Venezia.

Siamo informati che l'Adriatica ha presentato istanza al Ministero della Marina affinchè l'area di mq. 2800 circa, situata alle estremità del Molo di levante nella stazione marittima di Venezia (e considerata quale dipendenza e parte integrante della stazione medesima) venga sottratta al servizio ferroviario diretto, e sia data in concessione, per la durata di anni novanta, a forma delle leggi e discipline marittime, alla costituenda Società dei *Sylos*, per l'impianto ed esercizio *ad uso pubblico* dei magazzini granaglie.

Ci consta che di una tale Società, l'Adriatica ha già promossa la costituzione mediante convenzione da Essa stipulata coi signori Vittorio Friedemberg, Francesco Parisi ed Ercole Sacerdoti.

Per quanto ci viene assicurato il Ministero della Marina è in massima favorevole alla concessione.

><

Per l'orario dei treni-omnibus tra Bologna e Rimini.

Ci informano da Forlì che quella Deputazione provinciale, facendosi interprete dei desideri espressi dai Sindaci dei Comuni della provincia, posti sulla linea ferroviaria o che vi hanno collegamento di interessi e di rapporti diretti, e delle rappresentanze delle Camere di commercio di Forlì e di Rimini, a cui ha aderito anche quella di Bologna, ha fatto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici perchè siano introdotte modificazioni nell'orario dei treni omnibus, i quali si limitano quasi esclusivamente al servizio della regione fra Bologna e Rimini, affinchè rispondano meglio ai bisogni dei cittadini e del commercio.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per la costruzione di n. 20 acquedotti n muratura a fasci di rotaie, della luce di m. 1.50 caduno, fra i km. 225 e 228 della linea *Taranto-Reggio*, nel tronco da Strongoli a Cotrone. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 117,000;

2. Il progetto delle opere necessarie per provvedere alla ricostruzione dei tre manufatti situati alle progressive 321.621, 323.909 e 323.940 della linea *Pisa-Collesalvetti*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 38,000;

3. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento della falda a destra del rilevato in frana, ai chilometri 152.091-152.148, della ferrovia *Roma-Napoli*, fra le stazioni di Cassino e di Rocca d'Evandro, con annesso preventivo di spesa di L. 7200;

4. Il preventivo della spesa di L. 1500 riguardante la costruzione di un muro di difesa della ripa del torrente Bestina, in corrispondenza della presa d'acqua pel rifornitore della stazione di Asciano, nella ferrovia da *Chiusi* ad *Empoli;*

5. Il preventivo ed il capitolato d'oneri relativi alla fornitura dei materiali metallici speciali per i seguenti scambi ed intersezioni: n. 10 scambi inglesi doppi con cuori doppi fatti di rotaie, tangente 0.12, modello 2; e n. 1 intersezione obliqua rettilinea con crociamento, tangente 0.80, modello 2;

6. Il preventivo della spesa di L. 5300 per i lavori di consolidamento della frana a monte della ferrovia fra i km. 131.459 e 131.505, fra le stazioni di Balvano e di Bellamuro nella linea da *Eboli* a *Metaponto;*

7. Il progetto per l'impianto di un terzo binario, per il prolungamento del secondo, e per la sistemazione degli altri binari, nella stazione di Albissola, lungo la ferrovia da *Sampierdarena* al *Confine francese*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 39,500, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

8. La proposta dei lavori occorrenti per la sistemazione del ponte sul fosso Docciarello alla progressiva 199.106, della ferrovia da *Chiusi* ad *Empoli*. Spesa preventivata L. 6000;

9. Il preventivo della spesa di L. 2800 per lo sgombro di materie e per la sistemazione di scarpate nelle trincee della linea *Savona-Bra*, fra la galleria di Roreto e la stazione di Bra;

10. Il preventivo di L. 22,460 per lavori di sgombro e per ripristino della tratta Castagnole-Motta di Costigliole, lungo la ferrovia *Castagnole-Asti-Mortara;*

11. I contratti stipulati colle seguenti Ditte:

a) Contratto colla Ditta Saccomani Giovanni Battista di Castelnuovo Magra, per lavori di sistemazione degli scoli del Piano d'Arcola;

b) Contratto colla Ditta Larini-Nathan e Comp. di Milano, per la fornitura di due piattaforme girevoli del diametro di m. 5.50, del peso totale approssimativo di kg. 32,450, per la *stazione di Potenza;*

c) Contratto colla Ditta Biagi Alfonso di Cava dei Tirreni, per parziale ricostruzione di volti, piedritti e nicchie nella galleria Spina, fra San Mauro La Bruca e Centola, nella ferrovia da *Battipaglia* a *Castrocucco;*

d) Contratto colla Ditta Mariani Augusto di Roma, per la esecuzione di opere di difesa della stazione di Segni, contro le innondazioni del fiume Sacco, nella linea da *Roma* a *Napoli;*

e) Contratto colla Ditta Vitali cav. Domenico di Roma, per la sistemazione definitiva del ponte sul Fiora, nella linea da *Roma* a *Pisa;*

f) Contratto colla Ditta Macchi-Izar e Comp. di Milano, per la fornitura di n. 277,000 arpioni in ferro omogeneo per armamento, del peso totale approssimativo di kg. 115,550;

g) Contratto colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, per la fornitura di 152,000 chiavarde in ferro omogeneo per stecche e di 135,500 piastre in ferro omogeneo, del peso totale approssimativo, le prime di kg. 117,800 e le seconde di kg. 269,930;

h) Contratto colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente, per la provvista di n. 152,000 chiavarde in ferro omogeneo per stecche, del peso totale approssimativo di kg. 117,800;

i) Contratti colla Ditta Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, fonderia ex-Rocchetti di Padova, per la fornitura: 1° di n. 20,000 arpioni ordinari in ferro omogeneo per armamento, modello n. 2, del peso totale approssimativo di kg. 8000; 2° di n. 20,000 chiodi in ferro omogeneo per armamento, modello D, del peso totale approssimativo di kg. 8400;

l) Contratti colla Ditta Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per la fornitura: 1° di n. 195,000 caviglie in ferro omogeneo, del peso totale approssimativo di kg. 82,000; 2° di rotaie d'acciaio per armamento di 1° tipo, e cioè n. 364 della lunghezza di m. 12, e n. 90 della lunghezza di m. 11.94, del peso totale approssimativo di chilog. 197,000; 3° di n. 5800 stecche d'acciaio per armamento, di n. 54,000 chiavarde in ferro omogeneo per armamento, e di n. 16,800 cuscinetti in ghisa per armamento, del peso rispettivo di chilogrammi 66,077 le prime, di kg. 31,330 le seconde e di kg. 311,764 i terzi; 4° di n. 1250 chiavarde a becco e di n. 110 a testa sferica, di n. 5000 caviglie da mm. 130, di n. 3630 arpioni di cui n. 2120 di 1° tipo, n. 1120 ordinari del modello 2, e n. 390 speciali di arresto, il tutto del peso totale approssimativo di kg. 4690;

12. La proposta pell'impianto della nuova stazione di Cerveteri sulla linea *Roma-Pisa*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 30,900, oltre a L. 3081.08 per materiali metallici di armamento;

13. Il preventivo della spesa di L. 15,600 per la costruzione di drenaggio a consolidamento della ferrovia *Savona-Bra*, fra le progressive chilometriche 94.087 e 94.102.90.

(*Gare aggiudicate*).

Il 2 corrente ottobre, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbero luogo le sottoindicate cinque gare a licitazione privata per l'acquisto di materiali metallici di armamento, occorrenti per l'esecuzione dei lavori durante l'esercizio 1897-98 a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali:

Prima gara. Acquisto di uno scambio triplo, di 2 scambi semplici inglesi, e di due intersezioni per armamento modello n. 2, occorrenti per i lavori d'impianto del servizio merci a piccola velocità a Sampierdarena. Delle tre Ditte invitate, due fecero offerta superiore al massimo della scheda sociale e l'altra fece un'offerta condizionata. Le offerte stesse vennero dichiarate nulle e la gara andò deserta;

Seconda gara. Acquisto di n. 22,090 stecche d'acciaio di vari modelli, del peso totale approssimativo di tonnellate 182.62. Delle quattro Ditte invitate all'appalto e concorrenti, rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Tassara Filippo e figli di Voltri, al prezzo di L. 320 la tonnellata, consegna delle stecche a Voltri su vagone;

Terza gara. Acquisto di n. 125,260 piastre in ferro omogeneo intermedie, di controgiunto e di giunzione, del peso totale approssimativo di tonn. 250,889. Delle cinque Ditte invitate alla gara e concorrenti, rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Stabilimento metallurgico di Piombino al prezzo di L. 296 la tonnellata, consegna delle piastre a Piombino su vagone;

Quarta gara. Acquisto di n. 8100 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo per armamento di 1° tipo da m. 12, del peso totale approssimativo di tonn. 76.14. Le Ditte invitate alla gara furono cinque, tutte concorrenti. Rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Stabilmento metallurgico di Piombino al prezzo di L. 376 la tonn., consegna delle piastre a Piombino su vagone;

Quinta gara. Acquisto di n. 75 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso, tangente 0.12, per armamento modello n. 2, del peso totale approssimativo di tonn. 19.5. Vennero invitate due Ditte, ma concorse una sola la quale rimase aggiudicataria provvisoria della fornitura al prezzo di L. 489 la tonn., consegna dei cuori a Milano P. R.

Il 5 corrente ottobre, in Milano, presso la medesima Direzione Generale, ebbero luogo le cinque gare sottoindicate a licitazione privata, per la fornitura di materiale metallico di armamento, occorrente per i lavori da eseguirsi a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali durante l'esercizio finanziario 1897-98:

Prima gara. Fornitura di n. 49,400 chiavarde in ferro omogeneo per stecche di vari modelli, del peso totale approssimativo di tonn. 38.602. Delle sei Ditte invitate alla gara e concorrenti, rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Pozzi Giuseppe di Milano, al prezzo di L. 490 la tonnellata, consegna delle chiavarde al magazzino del materiale fisso della Rete Mediterranea in Milano;

Seconda gara. Fornitura di n. 51,800 arpioni in ferro omogeneo, di diversi tipi, del peso totale approssimativo di tonn. 21.6. Delle sei Ditte invitate alla gara e concorrenti, rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Pozzi Giuseppe di Milano, al prezzo di L. 420 la tonnellata, consegna degli arpioni al predetto magazzino del materiale fisso;

Terza gara. Fornitura di n. 7772 bulloni speciali per scambi e crociamenti, per armamento del modello 2 e 1° tipo rinforzato, del peso totale approssimativo di tonnellate 8.58. Di cinque Ditte invitate, quattro concorsero alla gara, rimanendo aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Pozzi Giuseppe di Milano, al prezzo di L. 479.50 la tonnellata, consegna della fornitura su carretto al magazzino del materiale fisso predetto;

Quarta gara. Fornitura di materiali accessori in ghisa e ferro per scambi e crociamenti, per armamento modello 2 e 1° tipo rinforzato, di cui tonn. 8.5 in ferro e tonn. 46.9 in ghisa. Le Ditte invitate furono cinque e tutte concorsero. Rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, fonderia ex-Rocchetti, al prezzo di L. 626.25 la tonn. per i materiali in ferro, e di L. 199.65 la tonn. per i materiali in ghisa, consegna della merce franca su vagone in stazione di Milano;

Quinta gara. Fornitura di n. 253.300 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo, divisa in due lotti eguali di n. 125,000 da 0.13 di lunghezza esclusa la testa, per armamento di primo tipo e n. 1650 da m. 0.19 di lunghezza esclusa la testa, per scambi e crociamenti mod. 2, del peso totale approssimativo. per lotto, di tonn. 50.990. Le Ditte invitate alla gara furono sei, le quali tutte concorsero. Rimase aggiudicataria provvisoriamente di entrambi i lotti la Ditta Stabilimento metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 448 la tonnellata, consegna della fornitura franca su vagone nella stazione ferroviaria di Piombino. L'importo della fornitura, per ciascun lotto è di L. 22,982.52.

><

Ferrovie dell'Adriatico

(Proposte di lavori approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvate le seguenti proposte presentate dall'Adriatica:

1. Proposta per munire di dischetto fanale imperativo il deviatoio n. 4 che immette in un binario tronco;

2. Proposta per costruire un tratto di strada vicinale, presso alla *stazione di Fabriano*. Spesa occorrente L. 650;

3. Proposta per la costruzione di due forni da pane presso alle case cantoniere ai km. 453.677 e 463.275 della ferrovia *Bologna-Otranto*. Spesa preventivata L. 760;

4. Proposta per scavare un fosso di guardia e costruire un argine a monte del rilevato ferroviario per difenderlo dalle grandi piene del torrente Cesi, fra le stazioni di Narni e di Terni, nella linea *Orte-Falconara*. Spesa occorrente L. 2400;

5. Proposta per formare un banchettone a consolidamento di un tratto del muro a mare di sostegno del piazzale della stazione di Ancona, fra i km. 203.823.50 e 203.923 della linea *Bologna-Ancona*. Spesa preventivata L. 4000;

6. Proposta per sistemare la scarpa a monte della trincea al km. 32.460 della linea da *Benevento a Campobasso*. Spesa L. 860;

7. La proposta per la costruzione di un piano caricatore scoperto e di un magazzino per le merci a piccola velocità nella stazione di Montebello Vicentino lungo la ferrovia *Venezia-Peschiera*, con preventivo di spesa di L. 15,000;

8. La proposta per il consolidamento del ponte sul torrente Romealla, al km. 128.712 della linea *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze*, con preventivo di spesa di L. 6500;

9. La proposta per l'impianto di un binario tronco per il servizio merci a piccola velocità nella stazione di Montepagano-Rosburgo lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*;

10. La proposta per la sistemazione dei segnali a disco girevole nella stazione di Campiobbi lungo la ferrovia da *Roma a Firenze*. Spesa occorrente L. 1490.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Cesare Pelizzoni per l'esecuzione di lavori a difesa della sponda destra del fiume Po presso Borgoforte, lungo la ferrovia da *Mantova a Modena;*

2. La proposta per la rinnovazione con rotaie di acciaio da m. 8.945, di tre tratti di binario, ancora armati con rotaie da m. 6, lungo la ferrovia da *Milano a Venezia;*

3. Il contratto stipulato colla Ditta Rizzi Luigi di

Modena, per la fornitura e posa in opera di due nuove travate metalliche da sostituirsi a quelle attualmente esistenti sui fossi Dogana e Cesto, nonchè per la fornitura e posa in opera dei materiali metallici occorrenti per il rafforzamento e la sistemazione delle travate metalliche sui torrenti Tresa e Rio Maggiore, e sul fiume Arno, lungo la linea *Chiusi-Terontola-Firenze*.

(*Gare aggiudicate*).

Il 21 settembre p. p., in Firenze, presso la Direzione delle Strade Ferrate Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per la fornitura di n. 370 copertoni impermeabili per carri da merce. Le Ditte invitate furono tre; le concorrenti due. Rimase aggiudicataria la Ditta Giorgio Niccolini e Comp. di Firenze, al prezzo di L. 141 per ogni copertone.

Il 5 corrente, in Ancona, presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori relativi alla sistemazione ed al consolidamento della scarpa sinistra della trincea fra i km. 81.600 e 81.940 della ferrovia Treviso-Belluno. Tra n. 11 ditte invitate alla gara n. 3 hanno presentato offerta di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Seronide Angelo da Belluno, la quale ha presentato offerta di ribasso del 9.51 0[0.

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha ritenuto che siano meritevoli della superiore approvazione, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, i seguenti progetti:

1. Progetto presentato dall'Adriatica per esportare i muretti di chiusura in corrispondenza della trincea San Lazzaro nel tratto compreso fra i chilometri 33.600 e 33.950 della linea Zollino-Gallipoli. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 4800. Pel completamento delle opere è assegnato il termine di due anni;
2. Progetto presentato dalla Mediterranea per l'esecuzione di lavori di consolidamento della frana al chilometro 6.298-6.370, fra le stazioni di Sicignano e Galdo, nella linea da Sicignano a Castrocucco. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere, pel cui compimento è assegnato il termine di due anni, ascende a L. 15,200;
3. Progetto presentato dall'Adriatica per ridurre a casa cantoniera la garetta in muratura al km. 0.626.91, della ferrovia da Mestre a Cormons. Per la ultimazione dei lavori relativi, il cui importo ammonta a L. 4310, è assegnato il termine di un anno;
4. Progetto presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia, concernente la costruzione di un fabbricato per alloggi per 10 famiglie nella stazione di Leonforte, lungo la ferrovia Palermo-Catania. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ascende a L. 26,670.75; e per la loro ultimazione è previsto il termine di due anni;
5. Progetto presentato dalla Mediterranea per l'esecuzione dei lavori d'impianto del secondo binario alla fermata di Vignale-Ritorto, sulla linea Roma-Pisa, con annesso preventivo di spesa di L. 15,004.91, escluso il valore dei materiali metallici occorrenti per l'armamento. Per la ultimazione delle opere è preventivato il termine di un anno;
6. Progetto presentato dall'Adriatica per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Prato nella linea Firenze-Pistoia-Pisa. Per l'esecuzione delle opere considerate in progetto è preventivata la spesa di L. 138,000. Per la ultimazione dei lavori è prefisso il termine di due anni.

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio viene approvata la proposta della Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo per modificazioni ed aggiunte alla tariffa locale n. 702, piccola velocità, in servizio cumulativo fra le due Reti Mediterranea e Sicula, pei trasporti di olio d'oliva in fusti a carro completo da Gioia Tauro a Messina e di fusti nuovi vuoti in senso inverso per il carico.

La Camera di Commercio di Foligno si è rivolta al Ministero dei Lavori Pubblici per interessarlo ad interporre la sua autorità presso l'Adriatica allo copo di ottenere che i tubi per drenaggio vengano classificati fra i laterizî, sottoponendoli alla stessa tariffa di trasporto di L. 0.0459 per tonn. km.

Con una tale rettiffca di tariffa si renderebbe un servizio grande all'industria vinicola, la quale si serve di tali tubi per drenare i vigneti, e si gioverebbe anche alle fabbriche di laterizî che si dedicano alla produzione dei tubi stessi.

E tutto ciò senza danno dell'interesse della ferrovia la quale avrebbe un compenso al ribasso di tariffa nell'aumento dei trasporti.

Ci informano da Mantova che il Consiglio di quella Camera di Commercio ed Arti, avuto notizia dell'aumento che col 15 novembre p. v. verrà introdotto nelle tariffe per i viaggiatori e per le merci sullle ferrovie italiane, ha deliberato con voto unanime di protestare contro i detti aumenti e di far rilevare alle competenti autorità che, mentre negli altri paesi Governo ed Amministrazioni ferroviarie si studiano continuamente di ribassare le tariffe per favorire le industrie ed il commercio, nel nostro invece, dove la conformazione geologica consiglierebbe la maggiore mitezza di tariffe, si hanno al contrario percentuali elevatissime sia pel trasporto dei viaggiatori che per quello delle merci, e ciò con grave danno dell'economia nazionale.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici un'istanza della Ditta Davoglio Emanuele di Bergamo (proprietaria di uno stabilimento per la lavorazione e tornitura del legno e per la fabbricazione di rocchetti, bobine, spole e fusi da utilizzare nell'industria della filatura e tessitura), colla quale domanda che si provveda all'istituzione di una tariffa speciale in favore dei trasporti del legname di acero e faggio, costituenti la materia prima per l'esercizio della propria industria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Dopo l'imminente chiusura della Sessione straordinaria dell'Assemblea Federale, saranno sollecitamente convocati i gran Consigli dei Cantoni di Friburgo, Neuchâtel e Ginevra per votare definitivamente le loro sovvenzioni per la grande opera del traforo del Sempione.

Gli accordi già presi fra le Autorità di quei Cantoni, e

la Direzione del Giura-Sempione, e le ben note disposizioni dei membri di quei Consigli, dànno la certezza che quelle sovvenzioni, ascendenti a franchi 2,000,000 per Friburgo, 1.250,000 per Neuchâtel e 1,000,000 per Ginevra, saranno con grandi maggioranze, nella domandata misura, accordate.

Frattanto dai tre piccoli comuni di Clareux, Montreux e Veyteux, che formano il Circolo di Montreux, è stata, quasi all'unanimità, votata la domandata sovvenzione di franchi 270,000, ed è stata pure definitivamente deliberata quella di fr. 240.000, chiesta dalla Società generale di Navigazione del lago Lemano.

— Un telegramma della *Stefani*, in data 14 corrente, da Ginevra, informa assicurarsi che alcuni degli Istituti finanziari più importanti della Svizzera trattino colla Compagnia del Giura-Sempione per fornire il capitale e le garanzie necessarie per l'esecuzione immediata dei lavori del traforo del Sempione.

— Altro dispaccio da Berna della *Stefani*, del 16, reca che le trattative fra la Compagnia Giura-Sempione ed il Consorzio degli Istituti finanziari svizzeri approderanno. Il Consorzio fornirà il capitale necessario pel traforo del Sempione, ma soltanto subordinatamente che nella votazione del *Referendum* del progetto pel riscatto della ferrovia da parte dello Stato il popolo respinga il riscatto. Ciò provoca una situazione nuova interessantissima. L'articolo 47 del progetto pel riscatto delle ferrovie subordina il traforo del Sempione da parte della Confederazione a versamento di sovvenzioni, specialmente delle sovvenzioni italiane assicurate alla Compagnia dal trattato 25 novembre 1895. Ne risulterebbe che, in caso che alcune sovvenzioni venissero rifiutate alla Confederazione, a cui favore non furono stipulate, potrebbe occorrere di fare una nuova legge che si sottoporrebbe al *Referendum* e rischierebbe di fallire, presentata isolatamente, di fronte all'opposizione delle regioni non interessate nel Sempione. Tale prospettiva è poco incoraggiante pel Cantone di Vaud, i cui deputati votarono il riscatto delle ferrovie, a condizione fosse introdotto nell'articolo 47, garantente il traforo del Sempione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,194,518.84, con un aumento di lire 139,346.82 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1897 si ragguaglia a L. 38,094,523.84, presentando un aumento di L. 814,665.21 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale. Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 330,717, con un aumento di L. 28,783 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1897 ammontano a L. 2,405,597, con un aumento di L. 119,092 sull'esercizio precedente.

I tramways elettrici ai Castelli Romani. — La Deputazione provinciale di Roma ha preso in esame il progetto dei tramways elettrici degl'ingegneri Tosi e Medina, Roma-Albano-Genzano e Roma-Marino-Rocca di Papa, e ha dato così per il tramway elettrico Roma-Frascati come per questi ultimi parere favorevole a certe condizioni. Delle quali le principali sarebbero: che le Società avrebbero obbligo di ottenere la concessione governativa entro breve termine e di aprire la linea entro un anno dalla concessione governativa; che alla provincia sarebbe dovuto un canone di L. 100 al chilometro, e quando gli introiti lordi dell'impresa superassero le lire 12,000 a chilometro, alla provincia spetterebbe il 3 0[0.

I due progetti saranno quindi posti all'ordine del giorno alla riapertura del Consiglio provinciale.

Gli autori dei progetti dei tramways elettrici intendono di stabilirne le stazioni nell'interno di Roma, ma quanto al luogo preciso dove esse sorgeranno sono in corso trattative col Municipio e con la Società dei tramways-omnibus; e in ultimo sull'argomento dovrà deliberare il Consiglio comunale.

Il tramway elettrico Roma-Frascati percorrerebbe la via Tusculana. È il percorso potrebbe esser fatto, si assicura, in 40 o 50 minuti.

Il tramway elettrico per gli altri castelli avrebbe due mète: Genzano e Rocca di Papa. Il tracciato per Genzano sarebbe la via Appia Nuova e il tramway vi arriverebbe traversando Albano e l'Ariccia.

Il tramway Roma-Marino-Rocca di Papa percorrerebbe la strada dell'altro fino alle capanne di Marino, a metà strada circa fra Roma e Albano. Di là si staccherebbe un tronco che andrebbe a Marino e poi per gli Squarciarelli a Rocca di Papa. Rocca di Papa sarebbe congiunta a Monte Cave con una funicolare. Si calcola che da Porta San Giovanni si potrebbe giungere a Marino in 50 o 60 minuti, ad Albano in 50, e in un'ora e mezza circa a Genzano e a Rocca di Papa.

La trasmissione dell'elettricità ai tramways sarebbe fatta con condutture aeree.

Le carrozze sarebbero un po' più ampie di quelle dei tramways elettrici di Roma. Le corse si farebbero ogni ora.

Tramvie della provincia di Siena. — Rileviamo dai giornali senesi che la quistione tramviaria di quella provincia si avvia alla soluzione.

L'ufficio di presidenza eletto dal Comitato per le tramvie a trazione meccanica nel senese ha già pronto un progetto molto particolareggiato per la costruzione del tramvia Siena-Buonconvento-Montalcino-Torrenieri, compilato con molta competenza e cura dal cav. ing. Giulio Cinquini, coadiuvato dal proprio figlio, che prestarono gratuitamente l'opera loro.

I Municipi interessati e la Camera di Commercio di Siena hanno alla loro volta fornito volontariamente quell'aiuto materiale che occorreva per sostenere le spese vive di tale studio.

Sappiamo inoltre che è quasi pronto un altro progetto di tramvia che verrà presentato fra giorni dall'ing. Sarrocchi e riguardante una possibile diramazione di linea che da Buonconvento andrebbe ad allacciarsi alla stazione di Monte Antico passando per Murlo.

Tramvia elettrica a Cantù. — Giorni sono si tenne a Cantù una numerosa adunanza promossa dal Comitato promotore della *Tramvia elettrica* pel rapido compimento della tramvia stessa.

Tramvia elettrica Cicagna-Rapallo. — Presieduto dall'on. Cavagnari, ebbe luogo nei giorni scorsi a Rapallo un Comizio per la tramvia Rapallo-Cicagna.

Il presidente, dopo aver dimostrato gli utili che arrecherebbe tale linea, presentò un lungo ordine del giorno sottoscritto da oltre trecento intervenuti, invitante il Municipio a stanziare apposita somma, che fu votato all'unanimità.

La Società fra Esercenti votò essa pure altro ordine del giorno che, insieme all'altro, fu portato in discussione al Consiglio Comunale, il quale, dopo poche parole dette dai consiglieri avv. Zunini e Olivari, deliberò lo stanziamento di L. 200,000.

A giorni verrà aperta una pubblica sottoscrizione per azioni, e si spera che la somma occorrente verrà prontamente coperta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto delle ferrovie.* — La Commissione del Consiglio degli Stati per il riscatto delle strade ferrate radunatasi a Berna, decise la soppressione

degli articoli 4 e 4 *bis*, introdotti dal Consiglio nazionale e secondo i quali l'Assemblea federale può decidere il riscatto delle linee secondarie con semplice decreto non soggetto al *referendum*.

Essa propone di conservare la precedente decisione del Consiglio degli Stati secondo la quale il riscatto delle linee secondarie non potrà essere effettuato che al mezzo di una legge federale, la quale dovrà esser sottoposta al *referendum*.

In altra seduta la discussione venne spinta fino all'art. 16 del progetto. Per l'art. 11 la Commissione accettò le nomine dei membri delle direzioni di Circondario secondo la risoluzione del Consiglio nazionale.

— *La linea elettrica da Zermatt al Gorner-Grat.* — Sei anni fa venne costruita la ferrovia, che partendo dalla rete principale della vallata del Reno a Visp, segue il torrente di questo nome sino al villaggio di Zermatt, raggiungendo un'altezza sul livello del mare di metri 962 dopo un percorso di chilometri 35. Le pendenze sopra questa linea variano dal 36 per mille, dove non è necessaria la cremagliera, al 125 per mille ove viene adoperata la cremagliera sistema Abt. Oggi venne proseguita la linea da Zermatt al Riffel Alp e da questo al Gorner-Grat.

Questa nuova linea è quasi terminata, ma essendo solamente possibile di lavorarci per quattro mesi e mezzo dell'anno, i costruttori dovranno mettere tutto l'impegno possibile onde finire la linea per il tempo prefisso, cioè nel luglio 1898.

La linea ha lo scartamento d'un metro, e cioè come la ferrovia Visp-Zermatt, ma la Società esercente è diversa. La linea sarà esercitata con l'elettricità, sistema a trolley. La pendenza in media è del 155 per mille con una massima del 200 per mille, cosicchè la cremagliera è usata per l'intero percorso di chilometri 9500.

Il tracciato della linea è stato ben studiato; esso percorre il contorno naturale della montagna. Lungo la parte a monte della linea si è costruita una larga fossetta onde portare via l'acqua abbondante come pure la neve. Lungo la parte a valle della linea si sono costruiti, dove era necessario, dei grossi muri a secco. I lavoranti sono per la maggior parte italiani. Le rotaie sono poste sopra traverse in ferro. Le curve hanno un raggio per la maggior parte di metri 79. Vi sono diversi *tunnel*, due dei quali sono a semicerchio, di modo che le due bocche dei *tunnel* guardano nella medesima direzione ad altitudini diverse. Vi è pure un ponte di ferro avente tre luci di metri 28 ciascuna; esso attraversa un rapido torrente, e siccome era impossibile ogni armatura provvisoria, la costruzione è proceduta da ambe le parti simultaneamente ed inchiavardata nel centro. La prima stazione si trova all'*Hôtel Riffell Alp*, un'altra al Riffelberg e l'ultima alla vetta Gorner-Grat, ad una altezza dal mare di m. 3017.

Il torrente di cui abbiamo parlato più sopra viene utilizzato per ricavare la forza motrice da una cascata di metri 100; l'acqua viene incanalata entro un tubo del diametro di 91 centimetri che conduce al fabbricato delle macchine, dal quale, per mezzo di tre turbine della forza ognuna di 250 cavalli, si ottiene la elettricità con 5000 *volts*. La corrente viene portata, per mezzo di fili sorretti da pali, a quattro punti lungo la linea dove viene trasformata a 500 *volts* e così condotta nel filo conduttore, sospeso sopra il centro del binario. La vettura motrice ha una lunghezza di metri 12 e può contenere 50 passeggeri; parte della vettura è separata e contiene il motore elettrico e l'ingranaggio. I motori non sono posti sotto alle vetture come di consueto.

La vettura motrice è assai potente; essa si muove senza sforzo con un massimo carico sopra la massima pendenza e può altresì spingere un'altra vettura con 60 passeggeri. L'ing. Haeg di Biel (Svizzera) ha la direzione dei lavori; esso ha costruito diverse ferrovie sul medesimo sistema in California, nell'Argentina e nel Chilì. Gli impresari sono i signori Brown Boveri e Comp. di Baden, Svizzera, i quali hanno preso il lavoro per tre milioni e mezzo di lire, compreso l'armamento.

Dal punto di vista finanziario il lavoro è assai arrischiato, essendo solamente possibile l'esercizio della linea nei tre mesi dell'estate, non solo per la mancanza di visitatori, ma perchè la ferrovia e il fabbricato delle macchine saranno sotterrati dalla neve durante gli altri mesi.

— *Funicolare dalla Madonna del Sasso a Locarno.* — La nuova funicolare ha per punto di partenza il ponte della Ramogna sulla strada cantonale che unisce Orselina a Locarno. Il tracciato segue la sponda sinistra del torrente della Ramogna per riuscire al santuario della Madonna del Sasso; la stazione di termine sarà situata sul ciglio inferiore della strada dei Monti Orselina. Vi saranno due stazioni intermedie, di fronte all'Albergo Belvedere ed all'altezza del santuario. E' pure previsto un'ampliamento del progetto, cioè un prolungamento a valle dell'attuale punto di partenza fino al ponte inferiore sulla Ramogna.

La linea sarà semplice, a scartamento di un metro fra le ruotaie e ad ingranaggio col sistema Abt. Le vetture avranno ciascuna 24 posti. Il contrappeso dell'acqua fornirà la forza motrice; l'acqua è fornita da una sorgente in immediata prossimità della stazione superiore.

La lunghezza totale è fissata di 630 meari, la differenza di livello fra i punti estremi di m. 174.1. Si prevedono come raggio minimo m. 110 e come pendenza massima 25 0|0.

La spesa di costruzione è calcolata in fr. 206,000.

Calcolate per un chilometro, le spese di costruzione ammonterebbero a fr. 383,000 corrispondenti al costo delle funicolari di Bienne-Macolin, Burgenstock e Giessbach.

Gli introiti dell'esercizio sono calcolati a fr. 30,000, le spese (comprese il 5 0|0 d'interesse del capitale e 4 0|0 d'ammortizzamento) a fr. 27,000.

Ferrovie Francesi. — *Nuove linee di interesse locale.* — Con decreto dell'11 settembre è stata autorizzata l'apertura all'esercizio delle ferrovie di interesse locale dal Mans a Foulletourte e da Foulletourte a Mayet.

La lunghezza totale di queste due linee è di 48 chilometri circa.

Oltre le stazioni terminali del Mans e di Mayet, esse comprendono le stazioni di Allonnes, Spay, Fillé, Guécélard, Parigué-le-Pôlin, Céran-Foulletourte, Oizé, Yvré-le-Pôlin, Requeil, Mansigné e Pontrallain, come pure le fermate di l'Épine, Saint Georges, le Brosse, i Fourneaux, la Cave, Marolles ed i Lustières.

Ferrovie Germaniche. — *Tramvie ad accumulatori a Magonza.* — Rileviamo dalla *Frankfurter Zeitung* che il Consiglio comunale della città di Magonza ha definitivamente rifiutato l'offerta della *Suddeutsche Eisenbahn Gesellschaft* circa l'introduzione dell'esercizio tramviario elettrico a filo aereo, e si è deciso di adottare il servizio con carrozze ad accumulatori.

— *Gli accidenti.* — La *Verkehrzeitung* pubblica la statistica seguente degli accidenti sopravvenuti sulla Rete germanica durante il solo mese di luglio scorso (astrazione fatta della Rete bavarese):

Deragliamento in piena via . . .	10
» in stazione . . .	25
Scontri in piena via	1
» in stazione	17
Altri accidenti d'esercizio	173
Totale . . .	226

cioè un accidente per 176 chilometri di lunghezza esercitata. Non si contarono meno, in questo mese, di 9 viaggiatori, 39 agenti e 12 altre persone uccise, oltre a 154 feriti.

Le cifre del mese di agosto non sono ancora certe, ma probabilmente, purtroppo, non saranno più confortanti.

Ferrovie inglesi. — *Trasformazione della trazione delle ferrovie sotterranee londinesi.* — Si prepara una trasformazione importante nel servizio delle ferrovie di Londra. E' stata a tale effetto nominata una Commissione coll'incarico di studiare il modo di rimediare all'inconveniente del

fumo nelle gallerie attraverso le quali corrono i treni, e assicurare una maggiore ventilazione nelle stesse gallerie sotterranee.

Il problema fu esaminato nei vari suoi aspetti, ma la Commissione ha in questi giorni deliberato che, date le condizioni tecniche di dette gallerie, il migliore provvedimento era l'attuazione del sistema a trazione elettrica. La proposta fu accolta dall'Ufficio superiore dei Lavori pubblici, e si porrà mano quanto prima ad attuarla.

Ferrovie Russe. — *Le nuove linee nell'Asia-Centrale.* — Sono compiuti i lavori della linea ferroviaria che mette capo al monte di Ak-Baital, a una altezza di quattro mila metri. Era stata iniziata quattro mesi sono. Un'altra linea ferroviaria assai costosa e importante è stata ora tracciata in vicinanza della frontiera naturale di Karney-Tata; ed ora si lavora febbrilmente ad allestirne una terza per Bardoba, nella vallata di Alai. A queste imprese i capitali russi affluiscono facilmente.

Notizie Diverse

Gabinetto per le analisi e per gli assaggi della carta e materie affini. — Nel R. Museo Industriale di Torino, via Ospedale, 32, ai corsi d'insegnamento già istituiti, venne recentemente aggiunto col concorso della locale Camera di Commercio, un Gabinetto per l'assaggio delle carte e materie affini.

Detto Gabinetto, fondato essenzialmente per promuovere il progresso dell'industria cartaria, è provvisto di apposito laboratorio diviso in tre sezioni; la prima per le esperienze meccaniche, la seconda per le esperienze chimiche, la terza per le prove al microscopio.

Il Gabinetto eseguisce analisi e determinazioni per campioni di carta, di materie prime che la compongono e su campioni di inchiostro che gli vengono inviati dalle Amministrazioni governative e pubbliche nonchè dai privati, si tiene al corrente di tutti i progressi che possano avvenire nell'industria cartaria e fa indagini dirette a risolvere i problemi d'indole speciale che possono presentarsi nelle varie fasi della fabbricazione o che siano dagli industriali in carta proposti.

Sovraintende al Gabinetto una Commissione di sorveglianza presieduta dalla presidenza della Giunta Direttiva del Museo.

È questo il primo Gabinetto che su tale argomento viene istituito in Italia, del che va data meritata lode alla iniziativa dell'on. comm. avv. Secondo Frola, presidente della Giunta Direttiva del Museo, stato in ciò degnamente coadiuvato dal cav. Lorenzo Rabbi, presidente della Camera di Commercio di Torino.

Il canale di Kiel. — In seguito a parere della Commissione degli ingegneri, il governo tedesco decise di introdurre importanti modificazioni nel canale di Kiel, risultato inadatto agli scopi pei quali fu creato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per la sistemazione della trincea di Lomello. Importo L. 8400. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 22 andante, ore 10.30.

Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Porta Ambrogio e fratello Giuseppe di Asti l'appalto dei lavori di ampliamento della stazione di Canelli.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 13 ottobre). — Colla Società Union des Gaz, di Milano, per fornitura di n. 40 carri aperti a sponde alte, a due carrelli, della portata di 30 tonn.;

Colla Ditta Sery e Degiorgis, di Torino, per fornitura di grosse 10,000 di viti mordenti in ferro;

Colla Ditta A. Clerico e C., di Torino, per fornitura di kg. 2500 di vernice fina per pulire (Flatting);

Colla Actiengesellschaft Teplitzer Schaufel und Zengwaaren Fabrik, di Teplitz, per fornitura di n. 13,000 badili d'acciaio;

Colla Ditta Astrua Giuseppe, di Torino, per lavori di riparazione ai selciati e lastricati degli scali merci di Torino P.-N.;

Colla Ditta ing. Mussa, Bucciotti e C., di Torino, per fornitura di grosse 2500 di viti mordenti di ottone e di grosse 500 di viti idem nichellate;

Colla Ditta ing. E. Breda e C., di Milano, per fornitura di un carro aperto a sponde alte a due carrelli della portata di 30 tonnellate.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Roma (20 ottobre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di 270 massi artificiali occorrenti per riparare i danni prodotti dalle mareggiate al nuovo antemurale del Porto di Civitavecchia. Imp. rid. del 12.50 0|0 su lire 77,760.

Amministrazione Provinciale di Caserta (22 ottobre, ore 12, 2° incanto per deserzione). — Appalto dei lavori per impianto di un ponte metallico sul torrente Pioppetto, sulla strada provinciale Ausonia. Imp. lire 16,854 55, oltre lire 1575.45 a disposizione. Fatali 18 novembre, ore 12.

Municipio di Torino (23 ottobre, ore 11, fatali). — Appalto per la costruzione di due chioschi per il servizio daziario sulla strada del R. Parco, ecc. Imp. rid. lire 13,000 (ribasso fatto lire 0.50).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (23 ottobre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del 2° tratto del 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 48, dalla Vasca Ciufoli a Santa Lucia del Cicolano. Imp. ridotto lire 67,220.61 (ribasso fatto 34.15 0|0).

Municipio di Camiccattini (26 ottobre, ore 10, 1ª asta). — Appalto delle opere occorrenti per la costruzione dei canali d'irrigazione, derivando le acque dal fiume Cardinale. Imp. lire 110,428.72. Cauz. provv. lire 2000. Fatali 10 novembre, ore 11.

Municipio di Bologna (28 ottobre, ore 13, unico e definit.). — Appalto dei lavori di manutenzione da eseguirsi nei fabbricati di città e del forese, di proprietà del Comune. Imp lire 80,000. Cauzione lire 8000.

Municipio di Camporeale (5 novembre, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la conduttura delle acque potabili della contrada Valdibella nell'abitato di questo Comune. Imp. L. 68,481.70. Cauz. provv. lire 1500. Fatali a giorni 20.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (6 novembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte e dei moli di difesa del porto di Salerno, nonchè dei fabbricati, piazzali, strade, imbarcazioni e galleggianti in servizio del porto stesso, durante il novennio 1887-1906, e più precisamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1906. Imp. complessivo lire 155,631.77. Cauz. provv. lire 6000. Fatali a destinarsi.

Camera di Commercio ed Arti di Catania (6 novembre, ore 13, unico e def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso Magazzini Generali per lo zolfo, nel piazzale del nuovo porto di Catania. Imp. lire 91,155.25. Cauz. provv. lire 5000.

Municipio di Pietradefusi — Avellino — (15 novembre, ore 12, 1ª asta). — Appalto per la costruzione:

a) dell'Istituto scolastico per conto del Pio Stabilimento. Importo lire 23,298.07;

b) della chiesa annessa al suddetto Istituto, dal titolo di San Paolo, per conto del medesimo Pio Stabilimento. Imp. lire 35,274.23.

Cauz. provv. lire 2500. Fatali a stabilirsi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Ottobre 9	Ottobre 16
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	532	524.50
» » Meridionali	»	716	713.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	355	364
» » Secondarie Sarde	»	270	270
» » Sicule	»	627	627
Buoni Ferrovie Meridionali	»	542.50	542.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	307	307
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	342	342
» » Gottardo 4 %	»	101.40	100.50
» » Mediterranee 4 0[0	»	559	508
» » Meridionali	»	323.37	322
» » Meridionali Austriache	»	409	409
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	314	314
» » » 2ª emiss.	»	307	306
» » Pontebba	»	481	481
» » Sarde, serie *A*	»	317	312
» » » serie *B*	»	314	314
» » » 1879	»	312	311
» » Savona	»	346	346
» » Secondarie Sarde	»	465	465
» » Sicule 4 0[0 oro	»	496.50	496.50
» » Tirreno	»	488	488
» » Vittorio Emanuele	»	341	339.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

29 ottobre. — **Società Ligure-Romana di Navigazione.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14, nella sede sociale Genova.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

30 ottobre. — **Società Anonima delle Miniere di Montecatini.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Roma.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

23 ottobre. — **Cotonificio Ligure-Toscano.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 10 in Pontedera.

26 ottobre. — **Società Anonima per la fabbricazione dello zucchero.** — Assemblea ordinaria e straordinaria per le ore 11, nella sede sociale in Roma.

26 ottobre. — **Società Italo-Svizzera di Costruzione Meccaniche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 in Bologna.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Torino-Savona-Acqui. — Distinta delle 101 obbligazioni state estratte il 1° ottobre e rimborsabili in lire 500 dal 1° gennaio 1898:

10114 10160 10372 10447 10598 10862 10900 10947
11776 12187 12590 12606 13240 13306 13404 13484
13568 13600 13861 13894 13952 14042 14773 14781
14979 15319 15995 16332 16603 16674 17487 17520
17900 18195 18406 18532 18836 18876 19024 19294
19364 19374 19573 19718 19769 20096 20297 20623
20851 20962 21023 21160 21244 21282 21386 21539
22058 22451 22687 23083 23923 23946 24167 24174
25097 25436 25598 25836 25933 26063 31056 64007
64120 64362 64869 65128 65222 65531 66019 66069
66092 66478 66598 66981 67097 67145 67157 67225
67863 67879 67931 68148 69035 69619 69725 70635
70859 70990 71809 71878 71973.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 1° al 10 Ottobre 1897. — 10ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4608	4418	+ 190	1118	1291	— 173
Media	4608	4416	+ 192	1106	1291	— 185
Viaggiatori	1,622,951 59	1,523,385 40	+ 99,566 19	73,548 92	95,515 13	— 21,966 21
Bagagli e cani	83,358 19	78,216 61	+ 5,141 58	1,519 30	2,719 45	— 1,200 15
Merci a G.V. e P.V. acc.	451,969 20	432,213 75	+ 19,755 45	19,028 29	23,948 52	— 4,920 23
Merci a P. V.	1,872,486 95	1,819,977 32	+ 52,509 63	69,656 07	79,195 51	— 9,539 44
TOTALE	4,030,765 93	3,853,793 08	+ 176,972 85	163,752 58	201,378 61	— 37,626 03
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1897.*						
Viaggiatori	15 275,107 84	14,684,969 92	+ 590,137 92	687,924 12	1,027,352 63	— 339,428 51
Bagagli e cani	692,538 17	670,223 56	+ 22,314 61	13,612 76	32.974 18	— 19,361 42
Merci a G.V. e P.V. acc.	3,407,258 07	3.270,915 77	+ 136,342 30	139,286 28	168,276 28	— 28,990 00
Merci a P. V.	17,243,427 39	16,647,279 59	+ 596,147 80	635,369 21	777,866 70	— 142,497 49
TOTALE	36,618,331 47	35,273,388 84	+ 1,344,942 63	1,476,192 37	2,006,469 79	— 530,277 42
Prodotto per chilometro.						
della decade	874 73	872 29	+ 2 44	146 47	155 99	— 9 52
riassuntivo	7,946 69	7,987 63	— 40 94	1,334 71	1,554 20	— 219 49

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

8ª Decade — Dall'11 al 20 Settembre 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	97,397.00	3,075.00	12,615.00	150,971.00	235.00	264,293.00	616.00	429.00
1896	91,821.00	2,526.00	10,213.00	138,874.00	513.00	243,947.00	616.00	396.00
Differenze nel 1897	+ 5,576.00	+ 549.00	+ 2,402.00	+ 12,097.00	— 278.00	+ 20,346.00	»	+ 33.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1897.				
1896-97	737,706.00	17,576.00	101,097.00	1,048,432.00	13,545.00	1,918,356.00	616.00	3,114.00
1895-96	748,264.00	14,221.00	86,765.00	933,457.00	10,722.00	1,793,429.00	616.00	2,911.00
Differenze nel 1897	— 10,558.00	+ 3,355.00	+ 14,332.00	+ 114,975.00	+ 2,823.00	+ 124,927.00	»	+ 203.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	35,746.00	1,320.00	4,056.00	19.152,00	61.00	60,385.00	484.00	125.00
1896	33,640.00	962.00	2,099.00	15,161.00	54.00	51,916.00	484.00	107.00
Differenze nel 1897	+ 2,106.00	+ 358.00	+ 1,957.00	+ 3,991.00	+ 7.00	+ 8,419.00	»	+ 18.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1897.				
1896-97	272,621.00	6,172.00	24,480.00	147,840.00	2,323.00	453,436.00	484.00	937.00
1895-96	289,816.00	5,286.00	23,065.00	136,906.00	1,816.00	456,889.00	484.00	944.00
Differenze nel 1897	— 17,195.00	+ 886.00	+ 1,415.00	+ 10,934.00	+ 507.00	— 3,453.00	»	— 7.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	4,875.00	194.00	248.00	772.00	»	6,089.00	23.00	265.00
1896	4,985.00	228.00	255.00	603.00	»	6,071.00	23.00	264.00
Differenze nel 1897	— 110.00	— 34.00	— 7.00	+ 169.00	»	+ 18.00	»	+ 1.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1897.				
1896-97	24,766.00	1,347.00	1,644.00	6,048.00	»	33,805.00	23.00	1,470.00
1895-96	28,835.00	944.00	1,553.00	4,855.00	»	36,187 00	23.00	1,573.00
Differenze nel 1897	— 4,069.00	+ 403.00	+ 91.00	+ 1,193.00	»	— 2,382.00	»	— 103.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima — Sede in Roma — Capitale versato Lire 20 milioni

Terza Estrazione delle Obbligazioni 4 0|0, garantite dallo Stato

In conformità dell'avviso inserito nella *Gazzetta Ufficiale*, il 1º ottobre 1897 ha avuto luogo, alla presenza del Delegato Governativo, la 3ª estrazione delle Obbligazioni delle emissioni 1891, 1892, 1893 e 1895.

I numeri estratti sono i seguenti.

Emissione 1891.

Titoli unitari: 41 1039 1675 1813 2071 2358 3267 3293 3300 5041 5170 5172 7070 7776 8286 8493 8713 8880 8979 9543 10538 11191 12118 12179.

Titoli quintupli: 12634 12635 12908 13833 14315.

Emissione 1892.

Titoli unitari: 348 623 1169 1330 1376 1902 2501 2625 2792 3150 3178 3397 4359 6725 7379 8364 8880 9071 9610 9980

Titoli quintupli: 10327 10388 10703 11981.

Titoli decupli: 12225 12468 12502 12854 14010 14460.

Emissione 1893.

Titoli unitari: 597 1060 1852 2809 2860 3149 4292 4584 4881 5210 5332 5543 6123 6156.

Titoli quintupli: 7177 7749 8876 9383 9731 10894 11146 11183 11370 11421.

Titoli decupli: 11940 12322.

Emissione 1895.

Titoli unitari: 4 677 839.

Titoli quintupli: 2104 2446 2574 3398 3601.

I rimborsi si effettuano dal 2 gennaio 1898 a Roma, Cassa Sociale.

Roma, 1º ottobre 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	184 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	268 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	548 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 48 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	8 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3a	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. Prop. Respons.

ANNO XXX. Sabato, 23 Ottobre 1897 NUM. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LA QUESTIONE FERROVIARIA ITALIANA

(Continuazione — V. Num. 41 e 42).

Le Convenzioni del 1885, mentre disponevano che le strade dovessero essere accettate dalle Società nello stato in cui si sarebbero trovate all'atto della presa di possesso, mettevano però a carico dello Stato diverse opere da eseguirsi nel primo quadriennio indicate sommariamente in appositi elenchi allegati alle Convenzioni stesse (allegati *B*), per un importo complessivo per le tre reti di L. 134,614,550.

Era evidente fino da allora che questa somma doveva risultare insufficiente per lo scopo a cui era destinata. Infatti il compianto Federico Gabelli affermava davanti alla Camera nella discussione delle Convenzioni (tornata del 2 dicembre 1884), che le spese da farsi per mettere in assetto le ferrovie dovevano oscillare fra un minimo di 200 e un massimo di 300 milioni di lire; e i preventivi di lavori che erano stati riconosciuti necessari dalle stesse Amministrazioni ferroviarie durante l'esercizio governativo facevano ammontare le spese stesse a 198 milioni di lire.

Quei 134 milioni di lire poi non vennero nemmeno erogati interamente per lo scopo a cui erano destinati, avendo essi servito anche per l'esecuzione di opere non comprese nel primitivo programma (e che avrebbero dovuto far carico piuttosto ai fondi per le nuove costruzioni, che non a quelli per la sistemazione delle linee già esistenti) e pel pagamento di interessi che si dovettero liquidare a favore delle Società per lunghi ritardi nell'eseguire i versamenti dell'importo dei lavori da esse eseguiti. E' bensì vero che successivamente, a carico delle casse patrimoniali, furono eseguiti altri lavori sulle linee; ma, come risulta dalla Relazione del deputato Rubini per la Giunta generale del bilancio sul disegno di legge dei ministri Perazzi e Colombo già citato (Legislatura XIX, documento n. 219-*A*), la maggior parte di essi si riferisce ad opere di interesse militare, autorizzate colla legge 30 dicembre 1888, ad opere cioè sicuramente utili anche per l'esercizio ordinario delle linee, ma indipendenti da quelle che erano state giudicate necessarie dalle cessate Amministrazioni ferroviarie governative.

Rileviamo ancora dai già citati documenti parlamentari che, mentre la Commissione incaricata nel 1887 di procedere ad una inchiesta sui ritardi dei treni ferroviari indicava come urgenti da eseguirsi sulle linee delle reti Mediterranea e Adriatica diverse opere importanti una spesa preventivata di 112 milioni di lire, a più della metà di queste opere non si sarebbe ancora posto mano. E si tratta di opere, giova ricordarlo, che occorrono quasi interamente sulle linee di maggior traffico, in parecchie delle quali la insufficienza e la ristrettezza di fabbricati, di binari, di piazzali in alcune stazioni è tale che un aumento anche moderato di traffico renderebbe quasi impossibile un regolare esercizio; mentre invece le linee che dànno i più scarsi prodotti si trovano d'ordinario provviste d'impianti che sarebbero sufficienti anche per un lavoro notevolmente superiore a quello che si verifica presentemente.

Considerando infine come nuove opere vengano continuamente rendendosi necessarie per mantenere l'assetto delle nostre principali reti ferroviarie, non diciamo allo stesso livello, ma almeno ad un livello non troppo inferiore a quello raggiunto e continuamente conservato per le reti degli altri principali paesi, compresi quelli confinanti col nostro, dobbiamo necessariamente conchiudere che una discreta somma risulterà certamente necessaria al momento dell'attuazione del nostro futuro ordinamento ferroviario per mettere le diverse linee in istato di regolare servizio; e che la mancata esecuzione di queste opere, mentre renderebbe difficile una combinazione sulla base dell'assunzione di tutte le spese, senza nessuna eccezione, a carico delle Società esercenti, contribuirebbe a tenere basso il canone da stabilirsi a favore dello Stato per l'affitto delle strade di sua proprietà.

La difficoltà per lo Stato, nelle presenti condizioni della sua finanza, di trovare questa somma, potrebbe indurre a preferire una combinazione che lasciasse le opere, a cui essa dovrebbe essere destinata, a carico della Società che assumeranno l'esercizio delle linee. E' troppo chiaro però che una simile combinazione non sarebbe la più vantaggiosa, perchè con essa si arriverebbe più facilmente ad ingrossare il numero delle opere da eseguire, e perchè le Società starebbero certamente larghe nel calcolarne i preventivi. Non sarà lavoro nè facile nè spedito quello di vagliare le

domande certamente esagerate che verranno a questo proposito messe innanzi dalle Società; e, se è desiderabile che non si chiudano gli occhi di fronte ai veri bisogni, come si fece nel 1885, sarà anche doveroso di non ammettere nulla che ecceda quei veri bisogni. In questo lavoro di discriminazione fra ciò che è necessario e ciò che è soltanto utile, lo Stato si troverà in migliore posizione di fronte alla Società, quando abbia accettato il principio di assumere a suo carico le relative spese.

In altri termini, ammettendo l'esecuzione di quelle opere che, dietro maturo e ponderato esame, risulteranno assolutamente necessarie e assumendone la spesa a carico del bilancio dello Stato, si arriverà più facilmente ad ottenere dalle Società il pagamento di un canone superiore, anche tenendo conto degli interessi sull'importo della suddetta spesa, a quello che si dovrebbe accettare con qualunque altra combinazione.

V.

Ma perchè lo Stato possa ottenere in un nuovo appalto dell'esercizio delle sue strade ferrate il canone più elevato possibile, sarà d'uopo anche abolire tutte quelle antiquate prescrizioni che obbligano le Società a mantenere sistemi di esercizio eccessivamente ed inutilmente costosi, e creare una condizione di cose che permetta una notevole riduzione delle relative spese.

« Può immaginarsi qualche cosa di più illogico (osservava già tre anni or sono l'ingegnere Cottrau) di un'organizzazione, la quale presuppone che delle linee, come quelle che rilegano Novi a Genova, ed aventi un prodotto complessivo di L. 128,200 al chilometro (fra merci e viaggiatori), siano esercitate con gli stessi metodi, gli identici criteri e presso a poco con lo stesso *materiale* e *personale* della linea Ceva-Ormea, che dà in tutto L. 3084 al chilometro? Oppure che i 249 chilometri della Roma-Napoli, i quali producono L. 22,113 al chilometro con i soli viaggiatori, siano equiparati ai 30 chilometri della Cecina-Volterra produttivi di 782 lire soltanto al chilometro, sempre col trasporto dei viaggiatori? » (1).

Mettendo a confronto diversi gruppi di linee di scarso o di mediocre traffico appartenenti alle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula con altri gruppi di linee di traffico presso a poco eguale, esercitate con metodi più economici dalle Società minori, ed esaminando il rispettivo rapporto fra i prodotti e le spese dell'esercizio, l'autore delle parole sovrariportate arrivava alla conclusione che non si deve ritenere *punto esagerato lo ammettere che, rispetto a quanto si spenderebbe continuando ad esercitare le suddette reti come adesso, è possibile un'economia di 20 milioni all'anno.*

Questa conclusione potrà forse sembrare troppo ottimista, perchè altri uomini essi pure competenti fecero in proposito delle previsioni molto più modeste; per esempio, l'ingegnere Benedetti, il quale giudica il risparmio che si potrebbe ottenere coll'applicazione del servizio economico sulle nostre grandi reti inferiore a 6 milioni di lire (2). Egli però basa i suoi calcoli non soltanto sopra criteri tecnici, ma anche sopra considerazioni di carattere politico, alle quali attribuisce forse eccessiva importanza. Se l'applicazione del servizio economico ad una determinata linea, come egli stesso ammette, può permettere, nonostante la diminuzione della spesa complessiva d'esercizio, una maggiore frequenza di treni, in questa le popolazioni interessate devono trovare un compenso esuberante alla privazione di qualche comodità inerente alla detta applicazione.

Possiamo dunque ritenere abbastanza fondata l'opinione che coll'applicazione del servizio economico alle linee di scarso traffico, vale a dire quasi tutte quelle appartenenti alle reti secondarie e non poche anche di quelle formanti le reti principali, attualmente esercitate dalle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, si potrebbe conseguire una diminuzione nelle relative spese d'esercizio corrispondente ad una somma intermedia fra quelle valutate dai due autori sopracitati.

Ci confortano in quest'opinione anche i risultati di esperienze già fatte sopra larga scala all'estero, che si leggono in una relazione dettata, or fanno due anni, dell'ingegnere Guido Paravicini a nome d'una Commissione incaricata dal Collegio degl'ingegneri ed architetti di Milano, di esaminare l'attuale ordinamento ferroviario in Italia. Questi risultati eliminano anche l'obbiezione, che potrebbe essere avanzata, della disadattezza delle grosse Compagnie ad attivare il servizio economico. Per l'applicazione di questo servizio a singole linee o a singoli gruppi di linee potrebbero anche essere incaricate speciali Società minori, promosse e legate alla Società principale, e ciò pure secondo esempi che sono offerti da quelle esperienze.

Senza dubbio occorrerà un periodo di tempo non tanto breve per poter passare dall'ordinamento uniforme attuale a quello vagheggiato, sia perchè le economie sulle spese di *personale* non si potranno ottenere, se non colla eliminazione naturale degli impiegati ed agenti che risulteranno esuberanti col nuovo ordinamento, sia perchè occorrerà una spesa di primo impianto per l'acquisto di nuovo *materiale.* A riguardo della quale spesa giova ripetere quanto si è detto più sopra circa quella relativa alle opere necessarie per mettere le linee in buon assetto di esercizio, che cioè, il bene inteso interesse dello Stato lo deve consigliare ad assumerla a proprio carico, perchè il vantaggio che potrà a questo modo ottenere nella misura del canone di affitto delle linee da appaltare lo compenserà largamente anche degli interessi della spesa stessa.

VI.

Ma gli accennati due oneri *in conto capitale,* che lo Stato dovrà accollarsi per ottenere le migliori condizioni possibili nelle nuove combinazioni per l'esercizio delle principali reti ferroviarie, ve ne è da aggiungere un terzo, quello necessario per completare la costruzione delle ferrovie così dette *già classificate,* ossia già formalmente e ripetutamente promesse colle leggi del 29 luglio 1879 e del 20 luglio 1888.

All'atto della stipulazione delle Convenzioni ora in vigore non era di grande importanza per le Società di conoscere se più o meno presto sarebbero state compiute e quando, per conseguenza, avrebbero dovuto assumere in esercizio le ferrovie complementari non ancora costruite, perchè per questo esercizio le Convenzioni stesse stabilivano patti speciali determinati in modo che la maggiore o minore prontezza della loro applicazione non influiva sensibilmente sui risultati economici dell'esercizio dell'intera rete a ciascuna Società assegnata. Ma se questi patti speciali, come è stato dimostrato, saranno da escludersi nell'interesse dello Stato e del servizio pubblico nelle nuove combinazioni, ossia se queste dovranno essere concretate sulla base di un compenso fissato con un unico criterio per tutta la rete, dovrà naturalmente questa rete venire determinata in modo preciso e dovrà quindi essere stabilito il termine entro cui le linee non ancora costruite dovranno venire ultimate ed assunte in esercizio dalle Società, perchè essendo sicuro che parecchie di queste linee riusciranno di più scarso reddito della maggior parte di quelle formanti le reti già attualmente in esercizio, la loro aggiunta alle reti stesse non potrà non influire sui risultati economici dell'intiera azienda. Dunque, sebbene le condizioni della finanza abbiano imposto in questi ultimi anni di procrastinare i termini dapprima fissati per l'ultimazione di quelle linee, è evidente che una decisione definitiva dovrà essere presa all'atto della stipulazione di nuovi contratti per l'esercizio delle principali reti ferroviarie; una decisione o per fissare nuovi termini improrogabili o per abbandonare definitivamente la costruzione di quelle nuove linee.

Quest'ultima soluzione si presenta certamente come la più facile e la più semplice. Ma, sorpassando anche alle con-

(1) *Il problema ferroviario e le sue possibili soluzioni* (già citato).

(2) F. Benedetti, *Le tramvie a vapore e le ferrovie ordinarie in Italia* (*Nuova Antologia,* 1° febbraio 1897).

siderazioni di giustizia distributiva, in base alle quali sarebbe difficile connestare l'abbandono dell'ultima parte di un programma, sia pure concepito in origine con imprudente larghezza, quando esso venne già eseguito per circa sei settimi, chi ha seguìta la discussione intorno a questo argomento avvenuta alla Camera nello scorso maggio, deve essersi persuaso e delle impossibilità che questa soluzione possa essere accettata e dei gravi pericoli di ordine politico che il solo annunzio di volerla proporre susciterebbe certamente. Nè può obbiettarsi che, anche senza rinunziare indefinitamente alla costruzione delle ferrovie già classificate, non è necessario farne oggetto di contratto nelle nuove Convenzioni, potendosi sempre provvedere successivamente; perchè in realtà così non è, non essendo possibile sistemare separatamente, se non a condizioni assai onerose, questo esercizio di linee quasi tutte di breve lunghezza e distaccate e distanti le une dalle altre.

Ma in materia di costruzioni ferroviarie, un punto sul quale ormai tutti sono d'accordo, è quello che riconosce come il peggiore partito possibile l'affidarne il cômpito allo Stato, il quale si è dimostrato, per nostra disgrazia, in questi ultimi 18 anni pessimo costruttore. La soluzione più conveniente appare quindi quella di incaricare della costruzione di queste ultime ferrovie complementari le stesse Società che prenderanno in appalto l'esercizio delle attuali reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Per concretare questo programma si potrebbero fare atti di concessione intera, di proprietà e di esercizio; ma a questo modo, dovendosi inevitabilmente accordare, data la natura delle linee da costruire, una garanzia di determinato prodotto, si farebbero rivivere presso a poco per queste linee le stesse condizioni che nel presente regime rendono le Società interessate piuttosto a deviare che a promuovere il traffico delle linee delle reti secondarie. Sarà quindi conveniente ricorrere a Convenzioni analoghe a quelle che furono approvate colla legge 20 luglio 1888, accordando determinate sovvenzioni chilometriche per un conveniente numero d'anni, alle quali saranno molto probabilmente da aggiungersi, come in quelle Convenzioni, sussidi iniziali a fondo perduto. Dunque anche con questa soluzione, che pure sembra la più conveniente, sarà difficile evitare qualche onere immediato pel tesoro dello Stato.

Ma perchè questo onere debba riuscire il meno grave possibile giova avvertire che, se considerazioni di giustizia e d'equità consigliano di non privare indefinitamente le popolazioni interessate alle ultime linee ferroviarie classificate che rimangono da costruire dei benefizi che queste possono loro arrecare, esse non prescrivono però che si debba, come si è fatto finora per la maggior parte delle linee già costruite, impegnare una spesa superiore a quella necessaria per procurare quei benefizi.

Chi vuole metter mano alla costruzione di una ferrovia con giusti criteri industriali deve anzitutto fare le opportune indagini che lo possano condurre a prevedere colla maggiore approssimazione possibile quale sarà il traffico che, date le condizioni economiche, industriali e commerciali della regione che la nuova strada deve attraversare, vi si potrà sviluppare; per determinare poi, in base ai risultati di queste indagini, il progetto della nuova ferrovia in modo che l'impianto di questa risulti sufficiente ma non notevolmente eccedente a quanto occorre per lo sviluppo di quel traffico. Questi criteri sono stati presso di noi troppo spesso trascurati e questa trascuranza ci ha fatto sprecare inutilmente somme ragguardevoli col dare alla maggior parte delle ferrovie ultimamente costruite un'ampiezza di impianti affatto sproporzionata al movimento che si è poi su di esse verificato; tanto che, come si è dimostrato più addietro, lo stesso interesse delle popolazioni consiglia a modificare i metodi di esercizio e a ridurli ad una forma, alla quale si adatterebbero ugualmente le strade, anche quando fossero state costruite con sistemi più economici. Se ciò che è stato speso in quelle strade in eccedenza al vero bisogno e senza nessun profitto nemmeno pei territori da esse attraversati è ormai irrevocabilmente perduto, l'esempio ci deve però guidare a non ripetere lo stesso errore nel compimento dell'ultima parte del programma ferroviario, tanto più che, se la responsabilità degli errori del passato può essere attenuata dalle illusioni che la nostra inesperienza ci faceva allora concepire circa lo sviluppo economico che avrebbe dovuto immediatamente manifestarsi in seguito alla costruzione di nuove ferrovie, la ripetizione di quegli errori al giorno d'oggi sarebbe assolutamente inescusabile dopo le smentite che i fatti vennero a dare a quelle illusioni.

Ora è indiscutibile che, fatte poche eccezioni, le ferrovie che rimangono da costruire si presentano, considerate in relazione al traffico che potrà su di esse svilupparsi, tali da giustificare non solo sistemi di costruzione più economici di quelli generalmente finora usati, ma in più di un caso, anche impianti a scartamento ridotto. Così operando il loro costo complessivo si ridurrà a limiti abbastanza moderati, perchè lo Stato possa sopportare l'aggravio dei sussidi — sia immediati, in conto capitale, sia differiti, sotto forma di sovvenzioni annuali — indispensabili per indurre le Società ad incaricarsi entro un determinato numero di anni, della costruzione di quelle ferrovie, e perchè il relativo esercizio non abbia a rendere sensibilmente più oneroso l'esercizio complessivo delle reti a cui dovranno essere aggregate. (*Continua*).

LA GRANDE FERROVIA TRANSANDINA

Già da molti anni tutti gli Statisti del Brasile e delle Repubbliche Sud-Americane bagnate dal Pacifico, hanno riconosciuto l'ineluttabile necessità della costruzione d'una ferrovia interoceanica Sud-Americana, la quale partendo da uno dei porti del Brasile, Rio Janeiro per esempio, varchi o traversi, mediante un tunnel, la Cordigliera delle Ande, e metta nella più diretta e nella più rapida comunicazione coll'Atlantico, e quindi coll'Europa, quelle Repubbliche, cioè: Bolivia, Perù e Chilì.

L'importanza dei capitali, occorrenti per la realizzazione di così grandiosa impresa, era l'unico serio ostacolo alla sua riuscita, perchè la parte tecnica fu convenientemente studiata e risolte le difficoltà.

Ora, però, la quistione sembra essere entrata in una fase pratica, avendo i quattro Governi più interessati accettato l'idea di garantire gl'interessi del capitale impiegato.

Nel Club d'Inghilterra di Rio Janeiro ebbe luogo il 7 scorso luglio una conferenza fatta dal dott. Oliveira Bulhôes ed alla quale, oltre molte notabilità tecniche della politica e dell'alta finanza, presero parte il sig. Parravicini, ministro della Bolivia ed il dott. Errazzuriz, ministro del Chilì, i quali nei discorsi fatti appoggiarono il progetto.

L'illustre e competente conferenziere, dottore Bulhôes, fece risaltare, ciò che del resto era cosa ben conosciuta, che la causa principale, che paralizza il progresso commerciale delle nazioni Sud-Americane delle coste del Pacifico, è la materiale segregazione in cui si trovano, in modo che non possono, il più delle volte, per l'enormità della distanza, spedire i loro prodotti in Europa con speranza d'un conveniente beneficio.

Infatti quei paesi si trovano, per così dire, bloccati dalla grande Cordigliera delle Ande ed anche dalla immensa distesa del territorio brasiliano.

La Bolivia, per esempio, che occupa nell'America del Sud uno dei più interessanti territori del mondo, per la varietà dei suoi climi e ricchezze naturali d'ogni specie, si può dire segregata dall'Europa, quanto a relazioni commerciali.

La parte più importante, più ricca e più popolata del suo territorio sono i versanti della parte dell'Atlantico, e terminano le loro frontiere in terreni deserti del Brasile.

Più d'un milione d'abitanti, agricoltori per la massima parte, per trasportare i loro prodotti, sono costretti a salire a dorso di muli la Cordigliera sino all'altezza di circa

4000 m. e discendere poi sino alle coste del Pacifico, ove li imbarcano in piccoli vapori che trasportano il carico al Valparaiso nei grandi vapori, i quali, costeggiano tutta l'America meridionale, e passando dal capo Horn o per lo stretto di Magellano, arrivano a Rio Janeiro, scala obbligata, per prender acqua e combustibile e proseguir poscia per l'Europa.

I noli che si devono pagare dai porti del Pacifico a Rio Janeiro sono enormi. Oltre il 5 per cento di cassa, costano 45 scellini per Valparaiso, 50 per Islay e circa 80 per Callao, rappresentando le medie di tempo di viaggio e costo di trasporto (circa 35 giorni) di più di 65 scellini.

Le spese di trasporto per terra a dorso di bestie da soma per raggiungere i porti del Pacifico (ove in generale possono entrare solo bastimenti di piccola portata) sono strabilianti ed importano quattro o cinque volte le spese del nolo marittimo. Ed in questi trasporti, sempre incomodi, talvolta pericolosi e pieni di ostacoli nell'inverno, si consumano per lo meno da 10 a 15 giorni di viaggio.

Le bestie da soma che lavorano nella Cordigliera delle Ande in altezze superiori a 2000 metri sono costrette a viaggiare sempre lentamente, in causa della rarefazione dell'aria, e non possono portare più di 70 o 80 chilogr.

Per trasportare una tonnellata sono necessarie da 12 a 15 bestie da soma che in 10 o 15 giorni di viaggio in ragione di mezzo peso boliviano al giorno (prezzo minimo) costano da fr. 250 a fr. 375.

Riassumendo. Una tonnellata trasportata dalla Bolivia a Rio Janeiro per le strade attuali e navigazione intorno al Sud-America costa sempre più di fr. 460 a 500, impiegando in detto trasporto più di 45 giorni.

Facciamo ora il confronto col risultato che si otterrà con la ferrovia suddetta.

Da Rio Janeiro al centro della Bolivia cisandina non corrono più di 2600 a 2700 chilometri e, calcolando il prezzo medio di centesimi 70 per tonnellata e per chilometro (ciò che è eccessivo trattandosi di merci percorrenti la linea da un capo all'altro), il trasportato per la ferrovia costerebbe da 182 franchi a 189, cioè un terzo di quanto si paga attualmente.

E viaggiando la merce in ragione di 30 chilometri all'ora, non occorrerebbe mai più di quattro giorni invece dei 45 che attualmente s'impiegano con tutti gli incomodi dei viaggi terrestri, trasbordi e rischi marittimi.

Se questo enorme vantaggio si ottiene riguardo alle merci, esso cresce in tali proporzioni riguardo ai viaggiatori; detta linea ne assorbirà sicuramente tutto il traffico tra un oceano e l'altro.

Attualmente la Compagnia dei vapori del Pacifico riscuote pel trasporto dei viaggiatori:

Da Rio Janeiro a Valparaiso	st. 40	fr.	1000
» » a Antofogasta	» 45	»	1125
» » a Islay	» 50	»	1250
» » a Callao	» 70	»	1750

Per la linea ferroviaria interoceanica occorrono:

Fra Rio Janeiro e Antofogasta	fr. 3440	kil.
» » e Islay	» 3680	»
» » e Callao	» 4000	»

Calcolando in ragione di 60 centesimi per chilometro (tariffa più che rimuneratrice) un viaggiatore pagherebbe:

Da Rio Janeiro a Antofogasta	fr. 206.40
» » a Islay	» 220.80
» » a Callao	» 240 —

ed impiegando soltanto 4 o 5 giorni di viaggio invece dei 45 che ora sono necessari.

Queste cifre sono così eloquenti che non occorre fare dei commenti.

La dupla ed enorme economia di tempo e di danaro di cui godrebbero circa dieci milioni d'abitanti della regione Andina, garantiscono gli elementi di un traffico sufficiente per alimentare sino dal principio la grande via ferrea, traffico che andrà sempre più aumentando per la facilità ed economia dei trasporti, dando occasione alla creazione di nuove industrie e all'esportazione di prodotti che finora era impossibile fare.

Se tanti benefici ne ricaverebbero le popolazioni andine, ben maggiore ne ricaverebbe il Brasile sotto tre aspetti, uno più dell'altro interessante.

Il traffico della linea brasiliana, ricevendo, per trasportare da un estremo all'altro della via ferrea tutto il tonnellaggio d'importazione e d'esportazione delle regioni andine, si troverà nelle più prospere e migliori condizioni, e potrà offrire le più moderate tariffe di trasporto ai prodotti delle regioni interne del Brasile, ed anche ai cereali che attualmente è impossibile di coltivare con vantaggio a più di 100 chilometri dal litorale.

La direzione della linea risolve il più importante problema della viabilità dell'interno del Brasile, perchè questa direzione costituisce la grande base dalla quale dipartendosi altre linee secondarie, si raggiungeranno con le minori distanze e pei fondi dalle vallate (cioè pei migliori terreni) le acque navigabili dei confluenti del Plata e dell'Amazonas, stabilendosi così, nel modo più profittevole ed economico, la viabilità tra gli Stati dell'interno con legamento diretto verso la capitale dell'Unione.

Ed in terzo luogo rendesi pratico e sicuro il popolamento delle terre dell'altipiano centrale o brasiliano, ove l'amenità del clima permette di collocare vantaggiosamente l'emigrazione d'individui oriundi di tutti i paesi.

Si calcola che entro 9 anni dalla data del principio dei lavori, la grandiosa via ferrata sarà terminata.

Auguriamo quindi di vedere presto firmata la relativa convenzione internazionale ed incominciati i lavori di un'opera che porterà i più preziosi frutti di grandezza e prosperità a tutta l'America meridionale.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* del 21 corrente (n. 245) pubblica il **R. Decreto 13 settembre 1897**, col quale alla linea settimanale di navigazione fra Trapani e Scoglitti con approdi a Favignana, Marsala, Mazzara, Sciacca, Porto Empedocle, Palma, Licata, Terranova, con prolungamento a Palermo da un lato e Siracusa dall'altro, è aggiunto l'approdo a Marzameni limitatamente al viaggio di andata. Per l'approdo stesso sarà corrisposto alla Navigazione Generale Italiana un compenso annuo di L. 3000, a cominciare dal 1° maggio del corrente anno.

La sera di giovedì 14 andante moriva in Cantù, quasi improvvisamente, il **Conte Cav. ANTONIO D'ADDA**, già Sotto-Segretario della Direzione Generale dell'Alta Italia dapprima, indi delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

D'ingegno pronto e svegliato, di memoria prodigiosa e di attività eccezionale, egli aveva saputo raggiungere in breve tempo quell'alta posizione, e, nell'Ufficio del Personale a cui era preposto, rendere segnalati servigi all'Amministrazione, cattivandosi l'affetto e la stima dei superiori, colleghi e dipendenti.

Una paralisi troncò tanta attività quando egli non era ancora quarantenne; ed ora, dopo 12 anni di infermità, sopportata con esemplare rassegnazione, la stessa malattia lo toglieva d'un tratto ai suoi cari.

Uno stuolo di antichi colleghi e dipendenti volle rendergli l'estremo tributo intervenendo alle esequie che ebbero luogo il giorno 16 a Cantù; ed a nome di tutti pronunciò poche ed affettuose parole l'ing. comm. P. Colombo, Capo Servizio della Mediterranea.

Noi, che l'avevamo antico e carissimo amico, mandiamo alla famiglia le più vive e sincere condoglianze.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proposta di dividendo dell'esercizio 1896 97. Assemblea generale).

Ieri, 22, ebbe luogo l'adunanza del Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, il quale, fra gli altri argomenti, discusse in merito al bilancio dell'esercizio finanziario 1896-97.

Nella detta adunanza venne quindi approvato di proporre all'assemblea la distribuzione di un dividendo di L. 25 per azione.

L'assemblea degli azionisti venne indetta pel 26 novembre p. v., e nella medesima verrà ripresentata la proposta di modificazione ad alcuni articoli dello statuto sociale, la quale non potè essere discussa nell'ultima assemblea per mancanza del numero legale di azionisti richiesto per poter validamente deliberare intorno a questo argomento.

L'assemblea sarà quindi ordinaria e straordinaria.

><

Progetto di lavori di riordino della stazione di Torino P. N.

Sappiamo che il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto presentato dalla Società del Mediterraneo pei lavori di riordino della stazione di Torino P. N., ai quali verrà posto mano quanto prima, in modo da potere ultimare quelli riguardanti il servizio pubblico per l'apertura dell'Esposizione generale italiana del 1898.

Questi lavori fanno parte di quelli concordati fra il Ministro dei Lavori Pubblici, il Municipio e la Società del Mediterraneo nella visita che il Ministro stesso fece a Torino nell'estate scorsa.

><

Nuovo orario invernale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Sulle linee, il cui orario è indipendente dai cambiamenti in quelle maggiori, che abbiamo annunciati pel 15 novembre, e dovuti alla attivazione dei treni di lusso Londra-Parigi-Torino-Genova-Roma e Vienna-Venezia-Milano-Genova-Nizza-Cannes, cioè sulle linee Novara-Arona, Novara-Varallo, Torino-Torre Pellice, Bricherasio-Barge, Airasca-Saluzzo-Cuneo, Cuneo-Mondovì-Bastia e Ceva-Bra, sarà attivato col giorno 3 novembre p. v. il consueto orario invernale degli scorsi anni.

Sulla linea Novara-Domodossola sarà invece mantenuto l'orario attualmente in vigore, colla variante che a datare dal 3 novembre stesso i treni 552 (Novara partenza 5.10) e 555 (Novara arrivo 16.10) si effettueranno soltanto nei giorni di martedì e sabato d'ogni settimana.

><

Il binario d'allacciamento del porto mercantile di Spezia con la linea Spezia-Pisa.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto per la costruzione di un binario d'allacciamento del porto mercantile di Spezia con la linea Spezia-Pisa, e per l'impianto di un nuovo scalo sul porto stesso; nonchè l'atto di sottomissione della Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo, per il quale essa assumerebbe l'esecuzione dei lavori considerati nel progetto suindicato, mediante il pagamento di una somma a corpo di L. 130,000.

><

La Conferenza ferroviaria di Bruxelles.

La Conferenza generale pel servizio ferroviario italo-germanico, che, secondo annunciammo nel nostro n. 41, sarebbesi riunita a Bruxelles nel giorno 12 e seguenti di questo mese, ha testè compiuto i suoi lavori, concordando tutti i particolari necessari per la pubblicazione ed attuazione, col 1° gennaio 1898, delle nuove tariffe dirette del predetto servizio.

Nell'altra Conferenza del giorno 14 e seguenti, che pur annunciammo, relativa al traffico delle derrate alimentari dall'Italia per Londra, si trattò più specialmente di una modificazione della ripartizione di tale traffico fra le ferrovie estere; ma la discussione non avendo condotto a risultati pratici, nulla è innovato all'attuale stato di cose.

Ci è grato di aggiungere a queste notizie che la migliore cordialità si mantenne fra i conferenti, e fu ad essi in special modo dimostrata dalla Direzione Generale delle Ferrovie Belghe dello Stato a mezzo dell'Amministratore Delegato signor Dubois (Presidente del Congresso Ferroviario Internazionale), del Direttore Commerciale signor Garnier, e di altri funzionari superiori.

><

Conferenza pel riordinamento dei servizi diretti italo-francese ed italo franco-inglese per viaggiatori e bagagli.

Per il mattino del 26 ottobre corr., è indetta una riunione in Parigi, presso le ferrovie francesi dell'Est, dei delegati delle varie Amministrazioni interessate nei servizi diretti fra l'Italia, la Francia e Londra (via Ventimiglia, Modane e Gottardo-Delle o Laon), per trattarvi del riordinamento delle corrispondenze dirette per viaggiatori e bagagli, e della ristampa delle relative tariffe.

Saranno, fra altro, presi accordi per ammettere la facoltà di proroga della validità dei biglietti di andata e ritorno per e dalla Francia e per e da Londra, e verranno trattati alcuni argomenti circa la miglior registrazione dei bagagli in partenza dall'Italia e la registrazione diretta dei velocipedi come bagagli.

Verranno poi riprese le trattative per la riattivazione della registrazione diretta dei bagagli da Londra verso l'Italia.

><

Ferrovia Cuneo Ventimiglia.

(Situazione dei lavori della galleria di Tenda).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° ottobre 1897, dello scavo e delle murature nella grande galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione, a cura della Impresa Luigi Vaccari, lungo il tronco da Limone a Vievola, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Scavo:	Eseguiti nel mese di settembre 1897	Dal principio dei lavori a tutto settembre 1897	A farsi
Avanzata inferiore . .	216.00	7288.00	812.00
Avanzata superiore . .	25.00	6368.00	1732.00
Calotta	131.00	5764.00	2336.00
Strozzo	115.00	5629.00	2471.00
Piedritto destro . . .	123 00	5357.00	2743.00
Piedritto sinistro. . .	68.00	5314.00	2786.00
Grande sezione completa	95.00	5335.00	2765.00
Murature:			
Calotta	127.67	5733.00	2367.00
Piedritto destro . . .	123.00	5351.00	2749.00
Piedritto sinistro . .	65.00	5305.00	2795.00
Acquedotto centrale . .	—	4515.20	2584.80

Da questo prospetto apparisce che se il lavoro continuerà colla attività ultimamente spiegata, l'*avanzata in-*

feriore potrà essere compiuta indubbiamente per la fine di gennaio, ma questa sola avanzata e non l'intera galleria, come erroneamente asserirono alcuni giornali in questi giorni.

><

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

(Il nuovo Direttore).

Il Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima Canavese per la Strada Ferrata Torino-Ciriè-Lanzo, in sua seduta del 7 corrente, ha nominato Direttore di questa ferrovia l'ing. Emanuele Borella, in sostituzione dell'ing. Federico Beltrami, il quale è afflitto da parecchio tempo da infermità che gli impedisce di continuare nel suo ufficio.

Facciamo all'ing. Borella le nostre congratulazioni, certi che continuerà le buone tradizioni dei suoi predecessori: il compianto ing. Bignami e l'ing. Beltrami, per il quale facciamo voti sinceri che possa ristabilirsi in salute in breve tempo.

(Orario invernale).

Col 21 corrente è andato in vigore, su questa linea, l'orario invernale.

><

Lavori ferroviari in Bulgaria.

Ci informano che l'Impresa Generale della ferrovia Sofia-Roman ha sospeso i lavori di riparazione della linea in seguito a dissidi insorti col Governo Bulgaro, ed ha licenziato gli operai ed ingegneri che vi erano addetti.

A proposito poi di lavori in Bulgaria si prevengono le persone che intendono prender parte come cottimisti alle costruzioni ferroviarie, ed in genere, a qualunque opera governativa, di non stipulare contratti coi sub-appaltatori, senza che nei contratti medesimi intervenga l'impresa concessionaria che trattò direttamente col Governo.

Agendo altrimenti, i cottimisti rischierebbero di non ricevere, alla liquidazione dei conti, i saldi loro dovuti.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato con la Società Anonima del gas di Chiari, per l'illuminazione a gas di quella stazione ferroviaria;

2. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Calore, al km. 136.600 della linea *Foggia-Napoli*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 37,800;

3. Una proposta di transazione di una vertenza colla Ditta Attilio Bruschi, per interruzione di una stradella e per danni causati da una frana verificatasi nella proprietà ferroviaria, lungo la ferrovia *Faenza-Firenze;*

4. La proposta dei lavori necessari per l'impianto in *stazione di Serra San Quirico* di un piano caricatore con relativo binario tronco. Spesa preventivata L. 1700;

5. La proposta per la costruzione di un casotto in muratura ad uso cucina per il Caffè-ristorante nella stazione di Tivoli, linea *Roma-Solmona*. Spesa preventivata L. 680;

6. La proposta per l'acquisto di un'area di metri quadrati 51.31 dalla Amministrazione delle ferrovie provinciali reggiane nella *stazione di Reggio Emilia.*

(Proposte di lavori approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica:

1. Proposta per l'impianto di una stadera a ponte, della portata di 30 tonn., a rotaie continue, nella stazinoe di Russi, lungo la ferrovia da *Castelbolognese* a *Ravenna*. Spesa preventivata L. 6020;

2. Proposta per sistemare i pavimenti nei magazzini merci nella stazione di Remedello di Sotto e di Visano, nella ferrovia *Parma-Brescia-Iseo*, con preventivo di spesa di L. 500;

3. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere all'impianto del rifornitore definitivo nella stazione di Udine, lungo la ferrovia da *Udine* a *Pontebba*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 24,300;

4. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento del servizio delle merci, e per l'impianto del terzo binario nella stazione di Carsoli, lungo la ferrovia da *Roma* a *Solmona*. Spesa preventivata L. 28.160 escluso il valore del materiale metallico di armamento;

5. Uno schema di convenzione che si proporrebbe di stipulare colla Società concessionaria della tramvia da *Bari* a *Barletta*, per regolare le condizioni dell'impianto e dell'esecuzione di un allacciamento fra la detta tramvia e la stazione di Barletta;

6. La proposta per la costruzione di un locale ad uso lampisteria, addossato al cesso isolato nella stazione di Sannicola, lungo la ferrovia da *Zollino* a *Gallipoli*. Spesa preventivata L. 210;

7. La proposta per consolidare il ponte sul torrente Molgora, al km. 14.003 della linea Monza-Calolzio, e 18.723.80 della linea *Ponte S. Pietro-Seregno*, con annesso preventivo di spesa di L. 3200;

8. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla ricostruzione di muretti a senso di isolamento lungo alcuni tratti della linea da *Roma* a *Solmona*, fra le stazioni di Montecelio e di Palombara. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 15,600.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

La gara per la fornitura dei cinquecento carri.

Nella gara tenutasi il giorno 16 andante presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la fornitura di n. 500 carri, questi vennero tutti provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano, ai prezzi seguenti:

N. 100 carri coperti a due assi, per trasporto derrate alimentari, serie $HB^{c}d$, al prezzo di L. 3989 caduno;

N. 160 carri scoperti a due assi, per trasporto merci, serie L^{F}, al prezzo di L. 3145 caduno;

N. 240 carri scoperti a due assi, per trasporto merci, serie L, al prezzo di L. 2645 caduno.

Consegna franca su rotaie stazione di Milano Porta Romana.

Fornitura di locomotive.

La stessa Direzione Generale, ha posto in gara per il giorno 4 novembre p. v., n. 18 locomotive, ripartite fra i seguenti tre gruppi:

N. 6 locomotive a quattro ruote accoppiate, G. V., gruppo 1701-1800;

N. 4 locomotive a sei ruote accoppiate compound, gruppo 3101-3200;

N. 8 locomotive ad otto ruote accoppiate, gruppo 4201-4500.

Le licitazioni avranno luogo fra le sole Ditte costruttrici nazionali.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 11 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti due gare a licitazione privata per la fornitura di materiali metallici di armamento, occorrenti per i lavori da eseguirsi a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali durante l'esercizio finanziario 1897-1898:

Prima gara. Fornitura di rotaie d'acciaio fuso primo tipo e mod. n. 2, normali, di lunghezze diverse, per binario corrente, per scambi, incrociamenti ed intersezioni, del peso totale approssimativo di tonn. 3900. Alla gara furono invitate n. 10 Ditte estere ed una italiana. Concorsero la Ditta italiana e 5 Ditte estere. Fu deliberata aggiudicataria provvisoriamente la Ditta italiana (Società degli Alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni), al prezzo di L. 189 la tonn. Consegna delle rotaie su vagone in stazione di Chiusi;

Seconda gara. Fornitura di n. 106 barre in acciaio fuso per aghi da scambi mod. 2, da m. 5.20, e di n. 26 barre come sopra da m. 4.60, del peso totale approssimativo di tonn. 35.39. Alla gara furono invitate n. 10 Ditte estere ed una italiana. Concorsero la Ditta italiana e tre sole estere. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Société Anonyme des Aciéries d'Angleur di Ougrée, al prezzo di L. 165 la tonn. Consegna della fornitura a Genova, in porto.

Il giorno 7 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbe luogo la gara a licitazione privata per il raddoppio di binario fra Busto Arsizio e Gallarate, nella linea da Rho a Sesto Calende, dell'importo approssimativo di lire 61,500. Alla gara vennero invitate 12 Ditte, delle quali 11 fecero offerta. Rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Romanini ing. Giuseppe di Milano, col ribasso del 19.80 0[0.

Il 13 corrente mese, in Milano, presso la stessa Direzione Generale, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori d'impianto di un rifornitore nella stazione di Rosarno, lungo la ferrovia Eboli-Reggio, dell'importo approssimativo di L. 5900. Alla gara vennero invitate n. 9 Ditte, delle quali 4 sole presentarono offerta di ribasso. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Imberi Diego di Scilla, col ribasso del 7 0[0 sui prezzi di tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Charles Cammel « C. L. » di Sheffield per la fornitura di tonn. 3155 di rotaie d'acciaio fuso Bessemer, di cui: tonn. 2360 per armamento di 1° tipo da 12 m.; tonn. 175 per armamento mod. *E* da m. 9, e tonn. 620 per armamento del mod. *R. M.* 45 da m. 12;

2. Il contratto stipulato colla Società Ligure-Metallurgica di Sestri Ponente, per la fornitura di 5000 piastre speciali doppie di giunzione, in ferro, per armamento di 1° tipo, del peso totale approssimativo di chilogrammi 47,000;

3. Il progetto relativo all'impianto di una fermata nella località detta Lunara, fra le stazioni di Montoro e di Solofra, al chilometro 295.512.65 della linea da *Cancello* ad *Avellino*. I lavori di terra e murari saranno dati in appalto mediante licitazione privata. Le rimanenti opere saranno eseguite in economia;

4. Il contratto stipulato colla Società Ligure-Metallurgica di Sestri Ponente, per la fornitura di 135,500 piastre in ferro omogeneo, di cui: 38,000 intermedie a fori circolari; 65,000 intermedie per armamento, modello n. 2; 16,500 di controgiunto per armamento, modello n. 2; 1500 di giunzione pure per armamento, modello n. 2; 8000 di fondo per armamento, modello n. 3; e 6500 intermedie del modello V^4: il tutto del peso totale approssimativo di chilogrammi 269,930;

5. Il preventivo della spesa di L. 1600 occorrente per provvedere alla sistemazione delle cunette nella scarpata a monte della trincea fra le progressive 44.780 e 44.830 della stazione di Berceto nella strada ferrata da *Parma* a *Spezia;*

6. La proposta per l'impianto di un pozzo a tubi di ferro per dotare d'acqua potabile il fabbricato degli Uffici del Movimento, nella *stazione di Porta Romana a Milano.* Spesa occorrente L. 220;

7. La proposta per l'esecuzione di lavori di sovralzamento dei muri di controscarpa delle cunette delle trincee ai chilometri 81.483 e 82.191 fra le stazioni di Ioppolo e di Ricadi, lungo la ferrovia da *Reggio* a *Castrocucco.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 12,300;

8. La proposta dei lavori occorrenti in stazione di *Santa Maria di Capua Vetere* per modificare tre finestre e sopprimere cinque luci del magazzino delle stampe, prospiciente la proprietà Pugliese. Spesa prevista L. 370;

9. La proposta per l'applicazione di dischetti-fanali agli scambi delle *stazioni di Collecchio e Fornovo;* per l'aggiunta di un binario tronco pel servizio delle merci a piccola velocità nella stazione di Collecchio; e per l'impianto di una sagoma limite nella stazione di Fornovo. Spesa occorrente L. 3235;

10. Il preventivo di L. 7900 per lo sgombro di materie franate dalle scarpate di alcune trincee lungo la tratta da Farigliano a Cherasco, nella ferrovia da *Savona* a *Bra.*

><

Il sistema Coda per la rifornitura d'acqua delle locomotive dei treni.

Abbiamo a suo tempo annunciato che l'egregio ingegnere C. Coda, Capo-Sezione principale delle Ferrovie del Mediterraneo, aveva studiato e redatta una Memoria « sui mezzi economici di accelerare la rifornitura delle locomotive dei treni e diminuire le spese dovute al sollevamento dell'acqua nelle vasche dei rifornitori ».

Ora siamo informati che detto sistema venne premiato con diploma di medaglia d'oro all'Esposizione internazionale di Arcachon-les-Bains 1897, e di medaglia d'argento a quella delle Nuove Invenzioni, tenutasi testè all'Istituto Politecnico di Londra in occasione del Giubileo di S. M. la Regina d'Inghilterra.

Il sistema trovasi attualmente in prova presso le Ferrovie Ungheresi dello Stato e fu preso in considerazione dal Governo Italiano.

Mandiamo le nostre congratulazioni all'egregio ingegnere Coda per il lusinghiero successo ottenuto.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di un atto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa ferroviaria coll'Impresa Zuretti circa maggiori compensi da questa domandati in dipendenza dell'esecuzione delle opere di difesa al ponte sul torrente Varaita al chilometro 22.553.70 della Strada ferrata da Airasca a Cavallermaggiore;

2. Su di un atto di transazione concordato dall'Amministrazione ferroviaria dell'Adriatico allo scopo di troncare una lite promossa da alcuni proprietari che si pretendono danneggiati dall'allargamento di un manufatto sulla linea da Orte a Foligno;

3. Su di un atto di transazione, concordato coll'Impresa Merenda Antonio, relativo a compensi ex-contrattuali in dipendenza dei lavori da essa eseguiti per il prolungamento del nuovo muro di controscarpa al chilometro 319.620 della ferrovia da Messina a Siracusa;

4. Sulla domanda di condono della multa contrattuale nella quale sarebbe incorsa la Ditta Sachsische di Chemnitz per ritardata consegna di bilancie fornite all'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia;

5. Sulla domanda dell'Impresa Salvatore Maraventano per ottenere il condono della multa contrattuale nella quale sarebbe incorsa per ritardo da essa frapposto nel compimento di lavori da essa eseguiti lungo la ferrovia da Canicatti a Licata;

6. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Carratù, pel ponte definitivo sul torrente San Marco, nella ferrovia Castellamare di Stabia-Porto;

7. Su di una domanda di maggiori compensi, avanzata dall'Impresa Contino, in dipendenza dei lavori da essa eseguiti per l'ampliamento della stazione di Santa Caterina Xirbi nella linea Palermo-Catania.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato il suo parere su d'un atto di transazione, concordato dall'Amministrazione ferroviaria coll'Impresa Cini, in ordine alle pretese di maggiori compensi da questa avanzate, in dipendenza dell'esecuzione dei lavori di armatura della seconda e della terza arcata del ponte sul Reno, nella ferrovia da Piacenza a Bologna;

Ha ritenuto che possa approvarsi un progetto, compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per l'appalto, mediante gara a licitazione privata, fra Ditte nazionali, della fornitura di rotaie di scambi e di intersezioni, occorrenti per l'ampliamento della stazione di Cuneo, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Cuneo-Saluzzo. L'importo presunto dell'appalto è di L. 24,536.72. L'appalto è diviso in due lotti, cioè: 1° lotto: provvista di 56 rotaie del modello n. 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 13,200; 2° lotto: fornitura di 14 scambi semplici e di uno scambio doppio inglese.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, sono state approvate le proposte presentate dalla Mediterranea per estendere alla ferrovia Santhià-Biella le tariffe locali 203, 205, 206 (per le tovaglierie, telerie, tessuti in lana), 207, 216, 220, 221, 223, 224 a P. V. e 502 a P. V. accelerata, limitatamente però ai percorsi sulle linee delle reti del Mediterraneo e dell'Adriatico.

—

Siamo informati che la Mediterranea, allo scopo di agevolare la esportazione delle merci nazionali per la via di Genova, avrebbe deciso di proporre un ribasso del 15 per cento sui prezzi attuali dei trasporti, tenendo ferma la quota di diritto fisso, e colla condizione dell'applicazione di una tassa minima di L. 0.0357 per tonnellata-chilometro.

La riduzione dovrebbe applicarsi a tutte le merci da imbarcare a Genova in destinazione di porti esteri, le quali però dovrebbero percorrere almeno 150 chilometri su linee della rete Mediterranea. Non ostante una tale limitazione, fruirebbero della concessione anche i prodotli provenienti da Milano e da Torino.

—

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici la seguente proposta di aggiunta all'articolo 88 delle tariffe e condizioni pei trasporti, presentata dalla Mediterranea di accordo coll'Adriatica:

Fra il secondo ed il terzo capoverso della nota (2) all'articolo 88 delle tariffe, viene aggiunto il seguente nuovo periodo per ammettere anche il bestiame equino da macello alle condizioni stabilite nella nota medesima:

« Alla stazione stessa, le parti potranno pure indirizzare gli equini da macello ».

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha data la sua approvazione:

a) Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, della concessione in favore della Ditta Società olierie e saponerie meridionali, riguardanti il trasporto della sansa;

b) Alla proroga per un altro anno cd alle stesse condizioni, della concessione in favore della Ditta Fratelli Del Torso di Udine, relativa ai trasporti di segatura di legno proveniente dall'Austria;

c) Alla estensione della concessione in favore della Ditta D'Uva e Ferrigno, anche a trasporti dei fusti vuoti di ritorno, accordando a questi l'abbuono del 50 0[0;

d) Alla rinnovazione per un altro anno della concessione in favore della Ditta Francesco Gei e Gioachino Wiel di Venezia, per il trasporto di legname da Belluno a Venezia;

e) Alla rinnovazione per un altro anno della concessione a favore della Ditta Agazzi di Bellano, pel trasporto di pietrisco in partenza da Colico, con aumento del quantitativo d'impegno da 1100 a 1500 tonn.;

f) Alla proposta di concessione a favore della Società Cirio, di effettuare i suoi trasporti di vino e mosto dalle provincie meridionali per la Lombardia, il Veneto, ed oltre, alle stesse condizioni stnbilite per altre Ditte, verso impegno di un traffico minimo di 5000 tonn., da raggiungere durante il periodo di sei mesi.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di mantenere in vigore per altri due anni, e cioè fino al 31 dicembre 1899, la tariffa locale n. 226 P. V., relativa ai trasporti di pasta per carta e di legno di pioppo e di abete in tronchi.

—

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa il nuovo capo XVII delle tariffe e condizioni dei trasporti. Il nuovo capo comprende anche le disposizioni riguardanti i trasporti delle materie pericolose e nocive attraverso lo stretto di Messina, che essa ha concretate, d'accordo coll'Amministrazione esercente la rete Adriatica, colla Società delle Strade Ferrate della Sicilia, giusta gli accordi presi nella Conferenza tenuta in Messina nel novembre dello scorso anno.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante il primo bimeste del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	1° bimestro 1897-98	1° bimestre 1896-97	Differenza
Verona-Caprino-Garda . . .	22,246	23,507	— 1,261
Fossano-Mondovì .	6,828	7,263	— 435
Torino-Rivoli . .	31,695	30,374	+ 1,321
Napoli-Nola-Baiano	63,229	59,713	+ 3,516
Basaluzzo-Frugarolo	1,464	1,544	— 80
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	313,200	280,867	+ 32,333
Bergamo-Ponte della Selva . .	82,457	64,648	+ 17,809
Torino-Ciriè-Lanzo	125,356	119,300	+ 6,056
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	98,462	96,156	+ 2,306
Ferrovie Economiche Biellesi. .	44,848	37,620	+ 7,228
Sassuolo-Modena-Finale . . .	49,974	51,301	— 1,327
Settimo-Rivarolo-Castellamonte .	72,328	74,940	— 2,612
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	17,230	16,286	+ 944
Santhià-Biella. .	131,693	128,614	+ 3,079
Ferrovie di Reggio Emilia . . .	41,536	38,050	+ 3,486
Nord-Milano . .	567,399	545,318	+ 22,081
Novara-Seregno .	103,939	100,506	+ 3,433
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda .	53,242	50,321	+ 2,921
Padova-Montebelluna	20,933	27,603	+ 1,330
Cividale-Portogruaro . . .	50,481	54,479	— 3,998
Conegliano-Vittorio	15,332	15,635	— 303
Parma-Suzzara .	23,426	26,077	— 2,650
Vicenza-Schio . .	65,209	66,375	— 1,166
Torre-Arsiero . .	28,013	26,266	+ 1,747
Arezzo-Stia . .	27,578	27,982	— 404
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	112,839	115,752	— 2,913
Palermo-Corleone.	40,532	45,815	— 5,283
Suzzara-Ferrara .	45,145	45,175	— 30

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia S. Giorgio di Nogaro-Cervignano. — Come abbiamo preannunciato, domenica, 17 corrente, ebbe luogo l'inaugurazione del tronco ferroviario S. Giorgio di Nogaro-Cervignano.

All'inaugurazione intervennero i delegati dei Ministeri dei Lavori Pubblici italiano ed austriaco, i Direttori e funzionari delle Società ferroviarie interessate, senatori, deputati e notabilità.

Non è nell'indole del nostro giornale il riferire la cronaca della festa, che è riuscita bellissima; ci limiteremo perciò ai particolari tecnici essenziali della nuova linea.

La sua lunghezza, a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori di S. Giorgio Nogaro al confine austriaco, è di metri 7400, dei quali metri 614 85 in comune colla ferrovia in esercizio Portogruaro-S. Giorgio Nogaro-Udine.

Il terreno attraversato è pianeggiante.

La linea corre su lunghi rettilinei interpolati da sei curve a grande raggio da m. 500 a 1800.

Le livellette sono mitissime, la massima arriva al 5 0[00 in prossimità alla roggia detta Castra.

Le opere d'arte costrutte sono in numero di 41, delle quali cinque in ferro per il passaggio dei corsi d'acqua: Zunnello, Zuina, Castra, Bevadora e Taglio, alla mezzaria del quale sta il confine.

La luce delle opere speciali in ferro varia dai metri 5 ai metri 8.60.

Tutti i ponti in ferro, fatta eccezione di quello sul Taglio, sono costituiti da travi gemelli: quello sul Taglio è formato da due travi principali e da traverse in ferro ed in legno, sulle quali ultime posano le rotaie.

Per parecchi manufatti, attesa la cattiva condizione del terreno, occorsero dei pali di consolidamento.

Si costruirono lungo la linea sei caselli da guardiano, tre dei quali forniti di pozzo artesiano.

In stazione di S. Giorgio Nogaro venne ampliato il fabbricato viaggiatori ed il magazzino merci per il servizio di dogana.

La piattaforma stradale ha la larghezza in sommità di metri 5.

Il *ballast*, largo in sommità metri 3, ha l'altezza di metri 0.40.

L'armamento è a giunta sospesa con rotaie sistema Vignolles, del peso di kg. 36 per metro corrente e della lunghezza di m. 9, appoggiate su 10 traverse.

Il tratto dal confine alla stazione di Cervignano è di circa km. 2.50.

Attualmente la via ferroviaria più breve che congiunge Trieste a Venezia è quella di Udine-Cormona, la quale è lunga 225 chilometri, a percorrere i quali i treni più rapidi impiegano attualmente 6 ore e 20 minuti.

Colla costruzione del tronco S. Giorgio Nogaro-Cervignano il percorso Trieste-Venezia viene abbreviato di 63 chilometri.

I costruttori della linea sono i valenti ingegneri Antonelli e Dreossi, entrambi friulani.

Ferrovia del Sempione. — Il Comitato italiano per il valico del Sempione ha mandato alla Deputazione Provinciale di Novara un'istanza, affinchè la Provincia concorra con mezzo milione nelle spese pel traforo del Sempione, ed ha in seguito diramata una lettera a tutti i Consiglieri provinciali, nella quale, accennato che Genova non ha corrisposto alle aspettative del Comitato, essendosi rifiutata di concorrere nel pagamento dei quattro milioni che l'Italia deve versare a norma del trattato italo-svizzero, si dice essere il Comitato obbligato a rivolgersi, prima che ad ogni altro ente, dopo Milano, che ha già aderito, alla provincia di Novara, epperciò raccomanda ai Consiglieri provinciali di appoggiare la fatta istanza.

Eguale raccomandazione fece il conte Giberto Borromeo, Presidente del Comitato italiano, in un'adunanza di Consiglieri provinciali da lui indetta.

— Il 28 corrente sarà discussa al Consiglio Comunale di Milano la seguente proposta della Giunta:

« Il Consiglio Comunale delibera di concorrere nella somma di 1,000,000 nella spesa per la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione, accettando i termini e modi di sottoscrizione proposti dalla Jura-Simplon, ed autorizza il Sindaco a dare esecuzione alla deliberazione, rivolgendosi, per le sovvenzioni del caso, se le condizioni del bilancio lo richiedessero, alla loro Cassa di Risparmio, alla quale manda un voto di ringraziamento per la cortese sua offerta ».

— Il Comitato Direttivo della ferrovia Giura-Sempione prese atto delle proposte fatte dal Consorzio finanziario per

il traforo del Sempione, e decise di sottometterle al Consiglio d'Amministrazione.

— Crediamo utile accennare alle condizioni alle quali il Consorzio suddetto, composto dell'Unione Finanziaria di Ginevra, del Bankverein svizzero e della Società di Credito svizzero di Zurigo, sarebbe disposto a fornire i mezzi pel traforo del Sempione.

« La Compagnia — così si rileva da una lettera indirizzata alla Compagnia Giura-Sempione — creerebbe un prestito del capitale nominale di 75 milioni di franchi, capitali e interessi pagabili in moneta svizzera, con ipoteca di primo grado sulla linea attuale da Saint-Gingolph a Briga e sul suo prolungamento fino al confine italiano, come pure sulla linea Berna-Lucerna.

« Questo prestito porterebbe un interesse ammortizzabile entro il termine delle concessioni, e sarebbe garantito per 12 anni contro ogni conversione od ogni rimborso.

« I tre Stabilimenti succitati, tanto per sè quanto per un gruppo, da costituirsi, di Case e Stabilimenti svizzeri ed esteri, s'obbligano colla presente a prelevare, su questo prestito, un capitale nominale di 60 milioni di franchi, al prezzo di 97 1|2 0|0. Quest'impegno viene preso in parte eguale fra i tre Stabilimenti medesimi, cioè a ragione di un terzo (*maximum* 20 milioni di franchi) per ciascuno.

« Il nostro impegno rimarrà valido fino al 15 del prossimo aprile inclusivamente. Resta però inteso che diventerebbe nullo e come non avvenuto nel caso in cui la legge pel riscatto delle ferrovie, elaborata dalle Camere federali, divenisse definitivamente esecutoria. L'impegno cadrebbe del pari quando venisse dichiarata una guerra, in cui fosse implicata una Potenza europea.

« Aggiungiamo che se il 15 aprile prossimo la Compagnia Giura-Sempione non fosse in grado di darci una risposta definitiva, noi ci dichiariamo già fin d'ora disposti a studiare un prolungamento di un tal termine, giacchè a noi sta a cuore di adoperarci, di concerto colla vostra Compagnia, per l'effettuazione di questa grande e patriottica impresa, a cui si pensa da tanti anni, e che interessa in sì alto grado tutta la Svizzera, e segnatamente la Svizzera romanza.

« Infine, prima di chiudere, ci permettiamo d'esporvi che, qualora la vostra Compagnia trovasse conveniente di creare una parte del capitale necessario mediante l'emissione di azioni ordinarie, saremmo disposti a discutere con voi una siffatta modificazione del vostro programma ».

A questa lettera, che porta la data del 14 corrente ottobre, il signor Ruchonnet rispose il 18, annunziando che la Direzione delle ferrovie Giura-Sempione prese nota di quelle offerte, ch'essa accetta in quanto la concerne, e che ne proporrà, in tempo opportuno, l'accettazione al Consiglio d'Amministrazione, e, col mezzo di esso, all'Assemblea generale degli azionisti, se occorresse.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Domenica scorsa si tenne a Piovà l'annunciata adunanza dei rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. Intervennero anche i deputati della regione tra i quali l'on. Villa, consiglieri provinciali e comunali di Torino e molte altre notabilità.

Il cav. Zambelli del Comitato promotore dell'adunanza suddetta, spiegò la grande utilità di quella linea e invocò l'accordo di tutti i presenti per appoggiarne l'attuazione.

Fu proposto di costituire un Comitato permanente con incarico di fare attive pratiche, anche presso il governo, per la costruzione di detta ferrovia.

Ferrovia Erba-Canzo. — Domenica scorsa, a Canzo, nel Teatro Sociale, ebbe luogo una numerosa adunanza di interessati al prolungo ferroviario Erba-Canzo-Asso.

Il signor Augusto Ottolina espose chiaramente lo stato della pratica e le condizioni della sua possibile attuazione; poi l'adunanza passò alla nomina di un Comitato definitivo, che prosegua le pratiche allo scopo di far approdare l'opera desiderata.

Tale Comitato fu composto dai signori: Conte Felice Scheibler, *Presidente;* Augusto Ottolina, *Vice-Presidente;* cav. Romagnoli Arturo, cav. Prina Virgilio, ing. Lodovico Arcellazzi, Giuseppe Ponti, cav. Domenico Piotti, avv. Piero Gori, Max Alberto e Dell'Oro avv. Ignazio, *Consiglieri*, e da altri.

Al Comitato fu data facoltà di aggregarsi altri membri.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 1° ottobre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,385,847.10, con un aumento di lire 138,375.47 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1897 si ragguaglia a L. 84,772,169.55 e presenta un aumento di L. 6,027,696.80 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 settembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 315,438, con un aumento di L. 10,182 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1897 ammontano a L. 2,721,035, con un aumento di L. 129,274 sull'esercizio precedente.

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 31 maggio 1897.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio 1896 al 31 maggio 1897. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 247,972,941, con una differenza in più di L. 1,073,729 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15445 km., in aumento di chilometri 80, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 16,055, con un aumento di L. 67 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 31 maggio 1897*.

Dal 1° al 31 maggio 1897.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	10,741,748	1,922
Rete Adriatica	»	5602	8,952,538	1,598
Rete Sicula	»	1093	818,182	748
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta .	»	140	85,800	612
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	154,821	376
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	73,277	123
Ferrovie diverse . . .	»	1841	1,088,166	587
Totale generale. .	Km.	15,445	22,187,663	—

Differenze in confronto del mese di maggio 1896.

		Lunghezza media		Prodotti lordi
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 60	+	273,131
Rete Adriatica	»	+ 7	+	720,569
Rete Sicula.	»	»	+	51,818
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta. .	»	»	—	3,151
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	—	785
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	—	12,010
Ferrovie diverse	»	»	+	44,157
Totale generale . .	Km.	+ 67	+	1,073,729

Ferrovia elettrica Brescia-Nave-Caffaro-Trento. — Giorni sono il Comitato bresciano per la ferrovia elettrica Brescia-Nave-Caffaro-Trento coi signori Melchiotti Carlo e ing. Zanardelli, in rappresentanza l'uno della Giunta e l'altro della Presidenza della Deputazione Provin-

ciale di Brescia, si recò alle Coste di S. Eusebio per deliberare sul miglior tracciato da seguirsi. Ivi convennero pure dal Trentino il Presidente ed altri membri dei Comitati delle Giudicarie.

Dopo una discussione in merito, si riconobbe che il tracciato proposto dai signori ingegneri Guaragnoni e Tosana è il migliore.

Tramvie di Milano. — Il movimento delle tramvie di Milano è in costante aumento. Nel mese di settembre furono trasportati 3,184,185 passeggieri, di cui 2,716,368, e cioè l'85.31 0|0 con biglietti ordinari; 263,161, e cioè l'8.26 0|0 con biglietti per corrispondenza; 204.656, e cioè il 6.43 0|0 con biglietti gratuiti corrispondenti.

I biglietti per corrispondenza effettivamente goduti sulle linee rappresentano 77.77 0|0 di quelli emessi.

Secondo le linee i passeggieri trasportati si suddividono come segue:

	Mese di settembre	al giorno
Circonvallazione	601,139	20,038
Porta Duomo-Stazione Centrale P. U.	326,787	10,893
» » P. V.	173,346	5,778
» Porta Nuova	60,305	2,010
Porta Garibaldi-Porta Genova . . .	383,937	12,798
Porta Duomo-Porta Volta	121,227	4,041
» Via L. Can.	121,702	4,057
» Via Bram.	120,824	4,027
» P. S. e F. N. . . .	277,166	9,239
Porta Magenta-Porta Ticinese . . .	349,523	11,651
Porta Duomo-Porta Romana . . .	152,200	5,073
» Porta Vittoria . . .	134,791	4,493
» Porta Venezia . . .	240,773	8,026
Stazione Centrale Ferrovia Nord . .	120,465	4,015
Totale . . .	3,184,185	106,139

mentre nel settembre del 1896 la media giornaliera era stata di 96,655; vi fu quindi un aumento medio giornaliero di 9484 passeggieri.

Quanto alla suddivisione fra i diversi giorni della settimana si ebbero in media:

Lunedì 109,183, martedì 98,806, mercoledì 105,028, giovedì 99,240, venerdì 90,488, sabato 109,846, domenica 132,388.

Società Tramways-Omnibus di Roma. — Nell'ultima sua adunanza il Consiglio di Amministrazione della Società Tramways-Omnibus di Roma deliberò di proporre alla prossima Assemblea generale degli Azionisti le seguenti risoluzioni:

1. Sistemare, mediante un'emissione di obbligazioni, le spese incontrate e da incontrare per la trasformazione della trazione a cavalli in trazione elettrica; le dette obbligazioni sarebbero ammortizzabili durante il periodo delle concessioni accordate dal Municipio, cioè in 25 anni;

2. Distribuire il dividendo in due rate semestrali, la prima come acconto, la seconda come saldo, cioè come si pratica in generale da tutte le altre importanti Società anonime;

3. Riunire in una sola azione due delle azioni attuali, in modo che il totale delle azioni, che presentemente è di 40,000, venga ridotto a 20,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di settembre 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di settembre 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 settembre	1896
Passeggieri trasportati .	Num.	186,000	163,148
» introito . .	L.	568,000	535,798.88
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	810	713
» introito . .	L.	73,300	62,814.60
Bestiame trasportato .	Capi	15,650	9,579
» introito . .	L.	58,700	37,487.11
Merce trasportata . .	Tonn.	76,600	77,177
» introito . .	L.	830,000	814,358.39
Introito complessivo . .	L.	1,530,000	1,450,458.98
» chilometrico .	»	5,543.48	5,452.85
Proventi diversi . . .	»	60,000	62,579.71
Introito generale . . .	L.	1,590,000	1,513,038.69
Spesa complessiva . .	»	815,000	748,591
» chilometrica . .	»	2,952.90	2,814.25
Introito netto . . .	»	775,000	767,447.69

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovia Siro-Indiana. — Nella pubblicazione di settembre dei rapporti consolari americani, trovasi una memoria del console Lee Washington ad Alessandretta, sopra la progettata ferrovia siro-indiana.

In essa leggesi che si è invano tentato da 27 anni di ottenere dal Governo turco la concessione per la costruzione di questa linea. Esiste realmente la grande difficoltà, ed è anzi l'unica, di superare le ardue montagne della costa, ma allo stato attuale della tecnica ferroviaria essa non deve ritenersi come invincibile. Da Aleppo alla valle dell'Eufrate e del Tigri, a Bagdad, ed ulteriormente fino al golfo Persico, non esistono sulla via ostacoli degni di nota. Se anche la ferrovia non venisse costrutta che fino ad Aleppo, dessa offrirebbe pure tuttavia un affare profittevole, avendo questa città 120,000 abitanti, ed il paese intorno, più di 1,000,000 ed incontrandosi colà le carovane di Bagdad, Diarkebir, Mosul e Khardut. Fra Aleppo ed Alessandretta traversano il Bailan Pass più di 500,000 bestie da soma annualmente.

Soltanto per portare ad Alessandretta la liquorizia che viene spedita agli Stati Uniti sono necessari più di 60,000 cammelli.

È chiaro che questa linea non potrebbe che offrire ottimi affari, e mentre abbrevierebbe il tragitto ai passeggeri europei ed americani, aprirebbe ad essi la strada a paesi storici sommamente interessanti, quali ad esempio le ruine di Antiochia.

Ferrovia nella Nubia. — *La linea Abuhamed-Berber.* — Il Consiglio dei Ministri egiziano decise di cominciare immediatamente i lavori di prolungamento della ferrovia da Abuhamed fino a Berber.

Le spese sono valutate in 200,000 sterline.

Notizie Diverse

Trasporto di energia elettrica. — A San Valentino presso Chieti è stato eseguito un impianto di trasporto di energia elettrica per una fabbrica di asfalto. L'officina generatrice è sul fiume Pescara, donde è derivata l'acqua per la forza motrice: vi è installata una turbina che aziona direttamente un generatore trifasico. La linea di distanza ha la lunghezza di 3000 metri; la trasmissione è alla tensione di 3000 *volt;* e la corrente fornita serve per due motori, l'uno di 85, l'altro di 50 cavalli-vapore. Il rendimento totale del trasporto è del 70 0|0.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi informa che durante i primi nove mesi del 1897 entrarono in Francia merci italiane pel valore di 97,374,000 franchi, e vennero spedite dalla Francia in Italia merci pel valore di franchi 110,275,000.

Confrontando queste cifre con quelle dello stesso periodo del 1896, risulta una maggiore entrata di merci italiane in Francia per franchi 2,737,000, ed una maggiore esportazione francese per l'Italia per franchi 32,050,000 (commercio speciale).

Il progetto di un importante canale. — Leggiamo nel *Progresso Italo-Americano:*

A. Stewart Appleton è in viaggio da Niles, Michigan, per

Washington, dove intende presentare alla prossima riunione del Congresso il progetto di costruzione d'un canale navigabile fra il lago Erie e l'estremità meridionale del lago Michigan, cioè un tratto di 1000 miglia, e ciò per prolungare la stagione della navigazione di sei settimane tanto al cominciare come al finire di essa, cioè di circa tre mesi l'anno.

Secondo il progetto, la profondità dovrebbe essere di 9 piedi, il che sulla lunghezza summentovata verrebbe a portare una spesa totale di 15 milioni di dollari.

Quanto prima sarà preparata una legge per lo stanziamento di detta somma, da presentarsi al Congresso.

L'idea non è nuova e ha già provocato discussioni prolungatesi anni e anni, ma questa volta pare che esistano maggiori probabilità di farla trionfare e tradurla in pratica.

La morte di Pullmann. — Un telegramma di New-York ci annunzia la morte del famoso George Pullmann, presidente della Compagnia dei *wagons-salons* portanti il suo nome e la cui invenzione lo ha reso universalmente celebre e sopratutto ricco a milioni. Egli fu trovato morto sul proprio letto, a Chicago. Una malattia di cuore lo ha tratto alla tomba.

George Mortimer-Pullmann nacque a Braton, contea di Chantaquu, nello Stato di New-York, nel 1831. Come la maggior parte degli uomini che accumularono enormi patrimoni agli Stati Uniti, egli esordì nel modo più modesto. Quattordicenne, entrò in qualità d'impiegato presso un piccolo commerciante di campagna; lavorò poscia ad Albion con suo fratello primogenito nell'ebanisteria, e a ventidue anni inventò un sistema speciale per le costruzioni in pietre e mattoni, sistema ch'egli applicò particolarmente in vaste proporzioni a Chicago in occasione della costruzione delle fogne di quella città.

Fu verso il 1860 ch'egli si dedicò alla costruzione dei sontuosi *wagons-lits* e *wagons-salons* che circolano su tutte le ferrovie degli Stati Uniti. Dopo avere da principio trasformato, sul modello immaginato da lui, due vecchi vagoni che ottennero un gran successo, egli costruì, con materiale completamente nuovo, il suo primo *wagon-lit*, che chiamò il *Pionnier*. Un vagone che gli costò circa centomila franchi, servì al trasporto del cadavere del presidente Lincoln, assassinato.

Nel 1867 Pullmann creò, per la costruzione e l'esercizio dei suoi vagoni, la Compagnia sopracitata, la quale prosperò al punto che le sue officine sono oggi le più vaste del mondo. Nel 1880 egli fondò presso Chicago la città di Pullmann, popolata intieramente dei suoi impiegati e che conta oggi 11,000 abitanti, di cui 5000 lavorano nelle sue officine.

Secondo il *New-York Herald*, il generale Porter, ambasciatore degli Stati Uniti in Francia, e che è uno dei principali *railway men*, come gli Americani chiamano gli amministratori delle loro grandi reti ferroviarie, sarebbe indicato per succedere a Pullmann come presidente della famosa Compagnia.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato del 22 ottobre 1897). — Colla Ditta Bochumer Verein di Bochum per fornitura di 1500 cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote da locomotive e tender;

Colla Ditta Aciéries du Rhin di Ruhrort per fornitura di 1500 cerchioni in acciaio Martin-Siemens per ruote da locomotive e tender;

Colla Ditta Broglia e Rusconi di Milano per fornitura di chilogrammi 40,000 di stagno in pani;

Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di 200 piastre di rame rosso;

Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per fornitura di 25 carri coperti *Hfc* per trasporto merci e di altri 25, idem, *He:*

Colla Ditta Cavanna Luigi di Genova per appalto lavori di demolizione dell'attuale gradinata di discesa da via Carlo Alberto al piazzale della Darsena, costruzione di una passerella e di un magazzino merci con piano caricatore, e sistemazione piani caricatori e magazzini nell'interno della Darsena del porto di Genova;

Colla Ditta Fratelli Pezzi di Torino per riverniciatura travate metalliche del ponte sul Toce, al chilometro 66.217 della linea Gozzano-Domodossola;

Colla Ditta Vay e Pellizzone di Torino per fornitura di 12,000 bolloni di ferro per locomotive;

Colla Ditta Barresi Giuseppe di Scilla per costruzione piano caricatore ed impianto binario morto in stazione di Villa San Giovanni.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Perugia (30 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la strada nazionale n. 44, tronco dalla stazione ferroviaria di Fossato di Vico al confine colla Provincia di Pesaro, ecc. Importo L. 14,743.70. Cauz. L. 750.

Municipio di Castro dei Volsci (1° novembre, ore 12, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per la sistemazione delle strade interne dell'abitato. Importo L. 13,837.32. Fatali 8 novembre.

Municipio di Taranto (3 novembre, ore 11, fatali). — Appalto della manutenzione di tutte le strade e piazze inghiaiate dei due borghi ad est ed ovest della città di Taranto e dei piazzali e vicoli non lastricati della città vecchia. Importo ridotto L. 15,693.72 (ribasso ottenuto L. 5.80 0|0). Cauz. L. 2000.

Municipio di Salto — Ivrea (3 novembre, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico con riforma della casa comunale. Importo L. 10,000. Cauz. L. 500. Fatali 20 novembre, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lecce (3 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte, gru e gavitelli, esistenti nel porto di Brindisi, estirpamento delle alghe dai seni interni e nettamento a valle dei rispettivi ponti, pel quinquennio 1897-1902. Importo complessivo L. 245,000. Cauz. L. 11,000.

Municipio di Roma (3 novembre, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di due tettoie in due aree destinate a palestre ginnastiche, ecc. Importo L. 8000. Cauzione provv. L. 800.

Prefettura di Campobasso (8 novembre, ore 11, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento del primo tronco della strada provinciale n. 41, compreso tra Campobasso e Castropignano. Importo ridotto L. 43,103.47 (importo d'asta L. 45,612.14, ribasso ottenutosi 5.50 0|0).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (15 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per l'ampliamento del Polder d'essiccamento meccanico della Piana di Fondi e Monte S. Biagio con l'aggiunta delle terre basse e pantanose a sinistra del canale Vetere, a destra del canale Acquachiara, tra a canali S. Magno e S. Vito e quelli della Spinolara, tra il S. Vito ed il canale Cagnasio. Importo L. 102,000. Cauzione provvisorii L. 12,600.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Arsenale Marittimo — Taranto — (28 ottobre, ore 14, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di kg. 100,000 di **olio** di oliva di prima qualità per macchine. Importo L. 100,000. Cauzione provv. L. 10,000. Fatali 10 novembre, ore 12.

Officina per le Costruzioni d'Artiglieria — Genova. — Fornitura di **piombo** in in pani 3 lotti:

1° lotto:	Kg. 8000	a L. 0.42.	Cauz. L. 336.	Consegna in	30	giorni.
2° »	» 15800	» 0·42.	» » 664.	»	40	»
3° »	» 9200	» 0.42.	» » 387.	»	30	»

Direzione Costruzioni Navali — Spezia (9 novembre, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di **rame** ed **ottone** in chiodi e chiodetti, in fogli, in filo ed in verghe. Importo L. 138,000. Cauz. L. 13,800. Fatali 17 novembre, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways a vapore delle Provincie di Verona e Vicenza. — Dal 25 corrente pagamento delle cedole n. 32 e 33 in fr. 7.50 per obbligazione.

Società Generale delle Ferrovie Romane. — La *Gazzetta Ufficiale* del 21 corrente, n. 245, pubblica la distinta delle obbligazioni della cessata Società delle Strade Ferrate Romane passate a carico dello Stato, comprese nell'estrazione annuale che ha avuto luogo in Roma nei giorni 10 e 16 settembre u. s.

Distinta complessiva.

N. 125 obbligazioni Ferrovie Livornesi. Serie *A*
» 42 » » » *B*
» 419 » » » *C*
» 598 » » » *D*[1]
» 777 » » » *D*[2]
rimborsabili dal 2 gennaio p. v. in L. 500.

N. 82 obbligazioni Ferrovia Lucca-Pistoia. Emissione 1856
» 40 » » » 1858
» 95 » » » 1860
rimborsabili dal 1° marzo p. v. in L. 420.

N. 28 oblig. Ferr. Centrale Toscana ed Asciano-Grosseto. Serie *A*
» 81 » » » » » *B*
» 85 » » » » » *C*
rimborsabili dal 2 gennaio p. v. in L. 50 più L. 200 di premio.

N. 4878 obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane, rimborsabili dal 2 gennaio p. v. in L. 500.

CONVOCAZIONI.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

8 novembre. — **Società Anonima di Esportazione Agricola Cirio.** — Assemblea generale straordinaria in terza convocazione per le ore 14 nella sede sociale in Firenze, via Strozzi, n. 1.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 16	Ottobre 23
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 524.50	516
» » Meridionali	» 713.25	713.75
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	385
» » » (2ª »)	» 364	366
» » Secondarie Sarde	» 270	270
» » Sicule.	» 627	627
Buoni Ferrovie Meridionali	» 542.50	542.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* .	L. 307	306
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	» 342	342
» » Gottardo 4 °/₀ . . .	» 100.50	100.80
» » Mediterranee 4 0₍0 . .	» 508	508.50
» » Meridionali.	» 322	322.50
» » Meridionali Austriache .	» 409	409
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 314	314
» » » 2ª emiss. »	306	306.50
» » Pontebba	» 481	480.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 312	317
» » » serie *B*. . . .	» 314	314
» » » 1879	» 311	309
» » Savona	» 346	346
» » Secondarie Sarde . . .	» 465	464
» » Sicule 4 0₍0 oro . . .	» 496.50	496.50
» » Tirreno	» 488	488
» » Vittorio Emanuele . .	» 339.50	338

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 28ª Decade — dal 1° al 10 Ottobre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	1,303,357.52	58,551.42	751,978.83	1,985,301.46	15,082.56	4,114,271.79	4,248
1896	1,233,483.65	58,308.40	826,158.18	1,862,631.03	9,545.08	3,990,126.34	
Differenze nel 1897	+ 69,873.87	+ 243.02	— 74,179.35	+ 122,670.43	+ 5,537.48	+ 124,145.45	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	30,725,486.95	1,485,227.74	10,164,229.73	35,770,179.69	304,119.04	78,449,243.15	4,248
1896	29,273,793.24	1,457,806.28	9,516,092.48	32,624,175.78	326,392,54	73,198,260.32	
Differenze nel 1897	+ 1,451,693.71	+ 27,421.46	+ 648,137.25	+ 3,146,003.91	— 22,273.50	+ 5,250,982.83	

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	81,765.54	2,091.12	36,348.94	149,946.27	1,423.44	271,575.31	1,523.78
1896	78,468.18	2,215.25	35,805.22	139,419.12	1,437.52	257,345.29	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 3,297.36	— 124.13	+ 543.72	+ 10,527.15	— 14.08	+ 14,230.02	+ 146.78
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	2,115,065.70	56,575.45	738,864.71	3,374,966.06	37,454.48	6,322,926.40	1,388.92
1896	1,995,464.50	54.256.57	633,285.27	2,825,303.31	37,902.78	5,546,212.43	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 119,601.20	+ 2,318.88	+ 105,579.44	+ 549,662.75	— 448.30	+ 776,713.97	+ 11.92

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
759.88	755.11	+ 4.77	15,038.74	13,999.02	+ 1,039.72

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni interamente versato

SERVIZIO FINANZA E TITOLI

Esercizio della Rete Adriatica.

LV^ma ESTRAZIONE dei **BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° Ottobre 1897.

I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Gennaio 1898, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. — Dal 1° Gennaio 1898 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

TITOLI DA CINQUE

N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
23	111	115	1412	7056	7060	3288	16436	16440	4557	22781	22785	5952	29756	29760	7398	36986	36990	9389	46941	46945	11099	55491	55495
42	206	210	1435	7171	7175	3309	16541	16545	4600	22996	23000	5953	29761	29765	7467	37331	37335	9390	46946	46950	11102	55506	55510
66	326	330	1451	7251	7255	3340	16696	16700	4612	23056	23060	5965	29821	29825	7499	37491	37495	9412	47056	47060	11148	55736	55740
95	471	475	1496	7476	7480	3351	16751	16755	4674	23366	23370	5985	29921	29925	7563	37811	37815	9517	47581	47585	11162	55806	55810
177	881	885	1509	7541	7545	3369	16841	16845	4704	23516	23520	5989	29941	29945	7606	38026	38030	9645	48221	48225	11169	55841	55845
178	886	890	1523	7611	7615	3378	16886	16890	4779	23891	23895	6007	30031	30035	7616	38076	38080	9656	48276	48280	11224	56116	56120
189	941	945	1662	8306	8310	3411	17051	17055	4799	23991	23995	6024	30116	30120	7637	38181	38185	9668	48336	48340	11262	56306	56310
200	996	1000	1736	8676	8680	3422	17106	17110	4802	24006	24010	6052	30256	30260	7644	38216	38220	9683	48411	48415	11280	56396	56400
225	1121	1125	1738	8686	8690	3461	17301	17305	4808	24036	24040	6062	30306	30310	7655	38271	38275	9757	48781	48785	11343	56711	56715
238	1186	1190	1756	8776	8780	3462	17306	17310	4811	24051	24055	6102	30506	30510	7664	38316	38320	9765	48821	48825	11391	56951	56955
281	1401	1405	1773	8861	8865	3477	17381	17385	4812	24056	24060	6142	30706	30710	7740	38696	38700	9768	48836	48840	11430	57146	57150
292	1456	1460	1793	8961	8965	3495	17471	17475	4827	24131	24135	6147	30731	30735	7753	38761	38765	9780	48896	48900	11449	57241	57245
342	1706	1710	1831	9151	9155	3539	17691	17695	4850	24246	24250	6171	30851	30855	7754	38766	38770	9783	48911	48915	11453	57261	57265
367	1831	1835	1838	9186	9190	3550	17746	17750	4851	24251	24255	6234	31166	31170	7936	39676	39680	9851	49251	49255	11479	57391	57395
373	1861	1865	1896	9476	9480	3573	17861	17865	4859	24291	24295	6243	31211	31215	7961	39801	29805	9881	49401	49405	11494	57466	57470
376	1876	1880	1925	9621	9625	3589	17941	17945	4868	24336	24340	6292	31456	31460	7998	39986	39990	9907	49531	49535	11551	57751	57755
412	2056	2060	1942	9706	9710	3604	18016	18020	4872	24356	24360	6355	31771	31775	8048	40236	40240	9918	49586	49590	11555	57771	57775
441	2201	2205	1984	9916	9920	3697	18481	18485	4889	24441	24445	6391	31951	31955	8062	40306	40310	9937	49681	49685	11627	58131	58135
461	2301	2305	1999	9991	9995	3699	18491	18495	4898	24486	24490	6393	31961	31965	8129	40641	40645	9995	49971	49975	11691	58451	58455
511	2551	2555	2039	10191	10195	3703	18511	18515	4969	24841	24845	6423	32111	32115	8141	40701	40705	10011	50051	50055	11714	58566	58570
562	2806	2810	2043	10211	10215	3773	18861	18865	5051	25251	25255	6436	32176	32180	8182	40906	40910	10052	50256	50260	11779	58891	58895
588	2936	2940	2074	10336	10370	3790	18946	18950	5060	25296	25300	6437	32181	32185	8221	41101	41105	10082	50406	50410	11784	58916	58920
638	3186	3190	2103	10511	10515	3804	19016	19020	5113	25561	25565	6446	32226	32230	8266	41326	41330	10103	50511	50515	11839	59191	59195
640	3196	3200	2117	10581	10585	3888	19436	19440	5155	25771	25775	6463	32311	32315	8271	41351	41355	10106	50526	50530	11922	59606	59610
662	3306	3310	2148	10736	10740	3927	19631	19635	5172	25856	25860	6494	32466	32470	8290	41446	41450	10110	50546	50550	11984	59916	59620
678	3386	3390	2171	10851	10855	3928	19636	19640	5180	25896	25900	6582	32906	32910	8303	41511	41515	10174	50866	50870	12045	60221	60225
702	3506	3510	2173	10861	10865	3932	19656	19660	5198	25986	25990	6637	33181	33185	8371	41851	41855	10180	50896	50900	12088	60436	60440
792	3956	3960	2218	11086	11090	4008	20036	20040	5210	26046	26050	6672	33356	33360	8453	42261	42265	10229	51141	51145	12134	60666	60670
817	4081	4085	2281	11401	11405	4020	20096	20100	5264	26316	26320	6709	33541	33545	8473	42361	42365	10269	51341	51345	12150	60746	60750
833	4161	4165	2312	11556	11560	4023	20111	20115	5268	26336	26340	6734	36666	33670	8558	42786	42790	10273	51361	51365	12155	60771	60775
910	4546	4550	2324	11616	11620	4070	20346	20350	5311	26551	26555	6771	33851	33855	8562	42806	42810	10294	51466	51470	12167	60831	60835
915	4571	4575	2325	11621	11625	4080	20396	20400	5429	27141	27145	6812	34056	34060	8581	42901	42905	10394	51966	51970	12174	60866	60870
946	4726	4730	2370	11846	11850	4081	20401	20405	5437	27181	27185	6904	34516	34520	8611	43051	43055	10409	52041	52045	12268	61336	61340
985	4921	4925	2387	11931	11935	4098	20486	20490	5448	27236	27240	6962	34806	34810	8622	43106	43110	10429	52141	52145	12305	61521	61525
987	4931	4935	2422	12106	12110	4130	20646	20650	5455	27271	27275	6963	34811	34815	8641	43201	43205	10434	52166	52170	12315	61571	61575
1048	5236	5240	2433	12161	12165	4148	20736	20740	5546	27726	27730	7025	35121	35125	8713	43561	43565	10509	52541	52545	12336	61676	61680
1067	5331	5335	2509	12541	12545	4187	20931	20935	5555	27771	27775	7031	35151	35155	8729	43641	43645	10589	52941	52945	12355	61771	61775
1137	5681	5685	2531	12651	12655	4192	20956	20960	5563	27811	27815	7036	35176	35180	8796	43976	43980	10643	53211	53215	12373	61861	61865
1138	5686	5690	2561	12801	12805	4196	20976	20980	5578	27886	27890	7124	35616	35620	8896	44476	44480	10644	53216	53220	12379	61891	61895
1172	5856	5860	2700	13496	13500	4257	21281	21285	5620	28096	28100	7131	35651	35655	8897	44481	44485	10710	53546	53550	12466	62326	62330
1179	5891	5895	2783	13911	13915	4267	21331	21335	5656	28276	28280	7143	35711	35715	8915	44571	44575	10736	53676	53680	12491	62451	62455
1245	6221	6225	2794	13966	13970	4271	21351	21355	5666	28326	28380	7216	36076	36080	8946	44726	44730	10810	54046	54050	12515	62571	62575
1285	6421	6425	2841	14201	14205	4331	21651	21655	5667	28331	28335	7257	36281	36285	8955	44771	44775	10854	54266	54270	12615	63071	63075
1341	6701	6705	2865	14321	14325	4332	21656	21660	5677	28381	28385	7265	36321	36325	9011	45051	45055	10893	54461	54465	12765	63821	63825
1354	6766	6770	2890	14446	14450	4339	21691	21695	5718	28586	28590	7273	36361	36365	9067	45331	45335	10983	54911	54915	12855	64271	64275
1380	6896	6900	3098	15486	15490	4427	22131	22135	5719	28591	28595	7306	36526	36530	9126	45626	45630	11015	55071	55075	12892	64456	64460
1382	6906	6910	3106	15526	15530	4455	22271	22275	5800	28996	29000	7342	36706	36710	9194	45966	45970	11018	55086	55090	12967	64831	64835
1399	6991	6995	3121	15601	15605	4508	22536	22540	5846	29226	29230	7347	36731	36735	9315	46571	46575	11048	55236	55240	12995	64971	64975
1402	7006	7010	3123	15611	15615	4544	22716	22720	5863	29311	29315	7350	36746	36750	9328	46636	46640	11090	55446	55450			

TITOLI UNITARI

N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni	
dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	dal N.	dal N.	al N.
65171	65175	71236	71240	75801	75805	79971	79975	84071	84075	90556	90560	94851	94855	100436	100440	109456	109460	114971	114975	119536	119540	126671	126675
65231	65235	71351	71355	75901	75905	80111	80115	84121	84125	90721	90725	95296	95300	100991	100995	109541	109545	115156	115160	119726	119730	126691	126695
65376	65380	71756	71760	75936	75940	80446	80450	84426	84430	90906	90910	95631	95635	101006	101010	109676	109680	115231	115235	119936	119940	126821	126825
65411	65415	71766	71770	76316	76320	80456	80460	84731	84735	91141	91145	96101	96105	101216	101220	109761	109765	115486	115490	120071	120075	127006	127010
65591	65595	71971	71975	76386	76390	80556	80560	84821	84825	91146	91150	96156	96160	101276	101280	109926	109930	115816	115820	120186	120190	127016	127020
65976	65980	72036	72040	76486	76490	80571	80575	85011	85015	91401	91405	96196	96200	101761	101765	110071	110075	116276	116280	120236	120240	127241	127245
65996	66000	72121	72125	76491	76495	80576	80580	85046	85050	91441	91445	96541	96545	101781	101785	110106	110110	116326	116330	120331	120335	127586	127590
66201	66205	72416	72420	76636	76640	80586	80590	85091	85095	91751	91755	96616	96620	102641	102645	110376	110380	116391	116395	120666	120670	127626	127630
66311	66315	72531	72535	76661	76665	80741	80745	85371	85375	91786	91790	96886	96890	103376	103380	110396	110400	116766	116770	120751	120755	127771	127775
66676	66680	72541	72545	76741	76745	80871	80875	85956	85960	91871	91875	97066	97070	103456	103460	110451	110455	116826	116830	121121	121125	127826	127830
66711	66715	72566	72570	76896	76900	80891	80895	86071	86075	91911	91915	97146	97150	104086	104090	111001	111005	116856	116860	121271	121275	127836	127840
66746	66750	72736	72740	77086	77090	81211	81215	86381	86385	92181	92185	97216	97220	104271	104275	111086	111090	116911	116915	121361	121365	128286	128290
66751	66755	72741	72745	77361	77365	81221	81225	86761	86765	92186	92190	97576	97580	104346	104350	111296	111300	117111	117115	131486	121490	128371	128375
67691	67695	72791	72795	77566	77570	81381	81385	86766	86770	92236	92240	97631	97635	104841	104845	111506	111510	117121	117125	121541	121545	128386	128390
67756	67760	72966	72970	77586	77590	81521	81525	86871	86875	92281	92285	97861	97865	105191	105195	111621	111625	117261	117265	121556	121560	128426	128430
67846	67850	73016	73020	77641	77645	81591	81595	86891	86895	92311	92315	97881	97885	105201	105205	111951	111955	117306	117310	121581	121585	128491	128495
67881	67885	73106	73110	77651	77655	81696	81700	87446	87450	92461	92465	97891	97895	105236	105240	112056	112060	117381	117385	122111	122115	128736	128740
68506	68510	72401	73405	77851	77855	81716	81720	87706	87710	92591	92595	97901	97905	105466	105470	112256	112260	117431	117435	122651	122655	129056	129060
68636	68640	73426	73430	78061	78065	81856	81860	87881	87885	93036	93040	97941	97945	105766	105770	112321	112325	117566	117570	123241	123245	129281	129285
68676	68680	73456	73460	78201	78205	81941	81945	87931	87935	93051	93055	97986	97990	105946	105950	112326	112330	117601	117605	123356	123360	129476	129480
68926	68930	73766	73770	78216	78220	81991	81995	88276	88280	93171	93175	93286	98290	106236	106240	112431	112435	117651	117655	123426	123430	129566	129570
68956	68960	74016	74020	78366	78370	82241	82245	88291	88295	93216	93220	98316	98320	106351	106355	112706	112710	117731	117735	123731	123735	130146	130150
69086	69090	74081	74085	78431	78435	82296	82300	88416	38420	93346	93350	98416	98420	106686	106690	112926	112930	117746	117750	123871	123875	130186	130190
69106	69110	74146	74150	78706	78710	82531	82535	88701	88705	93366	93370	98536	98540	106961	106965	113046	113050	117831	117835	123896	123900	130306	130310
69381	69385	74171	74175	78811	78815	82666	82670	88756	88760	93391	93395	98771	98775	107561	107565	113476	113480	117886	117890	124461	124465	130341	130345
69611	69615	74221	74225	78851	78855	82886	82890	88991	88995	93521	93525	99186	99190	107986	107990	113581	113585	118236	118240	124766	124770	130961	130965
69761	69765	74466	74470	78896	78900	82916	82920	89061	89065	93716	93720	99436	99440	108041	108045	113681	113685	118561	118565	124901	124905	131056	131060
69791	69795	74631	74635	79021	79025	83421	83425	89076	89080	93821	93825	99601	99605	108091	108095	113856	113860	118736	118740	125011	125015	131101	131105
69931	69935	74756	74760	79036	79040	83486	83490	89171	89175	93896	93900	99646	99650	108286	108290	113861	113865	118846	118850	125026	125030	131116	131120
70111	70115	74866	74870	79231	79235	83501	83505	89601	89605	94261	94265	99686	99690	108531	108535	114061	114065	119131	119135	125206	125210	131251	131255
70266	70270	75211	75215	79251	79255	83531	83535	80711	89715	94356	94360	99926	99930	109156	109160	114111	114115	119196	119200	125801	125805		
70376	70380	75391	75395	79331	79335	83691	83695	89946	89950	94446	94450	99976	99980	109161	109165	114271	114275	119296	119300	126331	126335		
70596	70600	75471	75475	79436	79440	83726	83730	90076	90080	94626	94630	100021	100025	109366	109370	114831	114835	119316	119320	126416	126420		
71091	71095	75631	75635	79501	79505	83901	83905	90311	90315	94836	94840	100026	100030	109431	109435	114846	114850	119461	119465	126491	126495		

Firenze, il 1° Ottobre 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. — Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco delle Obbligazioni estratte e non ancora rimborsate.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli – via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli – via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. – via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. – via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres – Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres – Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.	

STAZIONI	(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.	2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»	8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
				1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.	8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—	6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—	12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	8 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	

STAZIONI	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl. (Via Folkestone)	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3a
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.
Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.		3 40 p.	1 20 a.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.
Londres – Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.
Londres – Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano

ANONIMA CON SEDE IN SAVIGLIANO E DIREZIONE IN TORINO
Capitale L. 2,500,000

Dal 2 novembre 1897, presso la Banca Commerciale Italiana e presso la Direzione della Società, via Venti Settembre, N. 40, verrà pagata la Cedola N. 16 delle Obbligazioni in L. 11.25, e verranno rimborsate le seguenti Obbligazioni sorteggiate il 10 settembre 1897, in L. 510 caduna, purchè munite delle Cedole a partire dal N. 17.

Numeri delle Obbligazioni:

2	362	913	1215	1702	2590	3114	3766	4378
23	407	927	1238	1822	2603	3167	3785	4392
28	415	929	1279	1855	2606	3262	3815	4419
32	530	991	1316	1886	2653	3312	3888	4427
62	550	1054	1325	1888	2700	3386	3944	4432
123	588	1061	1373	1894	2744	3401	3997	4491
124	597	1084	1391	1895	2754	3431	4024	4518
138	643	1097	1430	2064	2757	3551	4031	4621
153	691	1104	1497	2176	2891	3582	4059	4681
190	724	1111	1499	2251	2914	3599	4066	4704
238	726	1149	1535	2257	2956	3602	4102	4722
250	731	1150	1543	2273	2958	3614	4134	4833
257	773	1167	1615	2358	3021	3719	4205	4876
265	796	1191	1616	2471	3049	3736	4327	4878
316	874	1196	1626	2546	3072	3748	4356	
322	901	1208	1662	2554	3080	3753	4367	

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima — Sede in Roma — Capitale versato Lire 20 milioni

Terza Estrazione delle Obbligazioni 4 0|0, garantite dallo Stato

In conformità dell'avviso inserito nella *Gazzetta Ufficiale*, il 1° ottobre 1897 ha avuto luogo, alla presenza del Delegato Governativo, la 3ª estrazione delle Obbligazioni delle emissioni 1891, 1892, 1893 e 1895.

I numeri estratti sono i seguenti.

Emissione 1891.

Titoli unitari: 41 1039 1675 1813 2071 2358 3267 3293 3300 5041 5170 5172 7070 7776 8286 8493 8713 8880 8979 9543 10538 11191 12118 12179.

Titoli quintupli: 12634 12635 12908 13833 14315.

Emissione 1892.

Titoli unitari: 348 623 1169 1330 1376 1902 2501 2625 2792 3150 3178 3397 4359 6725 7379 8364 8880 9071 9610 9980

Titoli quintupli: 10327 10388 10703 11981.

Titoli decupli: 12225 12468 12502 12854 14010 14460.

Emissione 1893.

Titoli unitari: 597 1060 1852 2809 2860 3149 4292 4584 4881 5210 5332 5543 6123 6156.

Titoli quintupli: 7177 7749 8876 9383 9731 10894 11146 11183 11370 11421.

Titoli decupli: 11940 12322.

Emissione 1895.

Titoli unitari: 4 677 839.

Titoli quintupli: 2104 2446 2574 3398 3601.

I rimborsi si effettuano dal 2 gennaio 1898 a Roma, Cassa Sociale.

Roma, 1° ottobre 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XXX. Sabato, 30 Ottobre 1897 Num. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LA QUESTIONE FERROVIARIA ITALIANA

(Continuazione — V. Num. 41, 42 e 43).

VII.

Per ridurre le strade ferrate in condizioni di regolare servizio — per renderne l'esercizio più economico e nello stesso tempo più vantaggioso alle popolazioni interessate — per il compimento dell'ultima parte del programma di costruzioni ferroviarie che è indispensabile di regolare prima di dare un migliore e più stabile assetto all'esercizio delle nostre reti principali — e infine per ottenere che questo assetto sia reso possibile alle condizioni più vantaggiose per lo Stato — occorre dunque che lo Stato stesso si addossi entro breve termine una spesa complessiva non indifferente. Prima di avviarci ad esaminare quale possa essere la via migliore per procurare i mezzi necessari per far fronte a questa spesa e sebbene il presente studio voglia essere limitato all'esame dei punti più sostanziali del problema ferroviario, dobbiamo spendere ancora qualche parola su di una questione, la cui soluzione avrà senza dubbio notevole influenza nella determinazione del canone che le Società appaltatrici dell'esercizio delle ferrovie potranno assumersi di corrispondere allo Stato per l'uso delle ferrovie stesse.

Perchè il sistema di affidare l'esercizio delle strade ferrate all'industria privata possa produrre tutti i buoni risultati di cui è suscettibile è necessario che l'esercente abbia la piena responsabilità dell'andamento del servizio e che l'amministrazione governativa sia affatto estranea a questa responsabilità, affinchè possa sorvegliare e controllare quell'andamento nell'interesse del pubblico e possa richiamare l'esercente all'adempimento dei suoi doveri, quando risulti che vi si sottragga. Ma in un organismo così complesso come quello dell'esercizio di una vasta rete ferroviaria è necessario che chi ne ha la direzione, se deve avere la responsabilità del lavoro complessivo, abbia ampia e completa autorità sopra tutti gli organi che producono il lavoro stesso nelle singole sue parti.

A questo postulato non ubbidisce il nostro attuale ordinamento ferroviario per effetto dei vincoli che gli art. 103 dei capitolati annessi alle Convenzioni creano alle Società verso il personale da esse dipendente e dei diritti che questo personale crede di poter accampare in virtù di quegli articoli.

Come può ragionevolmente il Governo chiamare responsabile di un eventuale cattivo andamento del servizio la Società, se questa non ha la libera disponibilità dei suoi impiegati, ossia di coloro che disimpegnano i dettagli di quel servizio, della cui risultante essa dovrebbe avere la responsabilità? Certamente questa disponibilità deve avere dei limiti: quelli che sono segnati dalla giustizia e dall'onestà. Ma perchè questi limiti sieno rispettati non occorrono speciali disposizioni legislative, come non occorrono a riguardo dei contratti di locazione d'opera che si verificano in tante altre industrie. La fissazione delle norme che regolano l'assunzione in servizio, di quelle che riguardano la stabilità e che determinano gli avanzamenti, deve essere lasciata alle Società se non si vuole snaturare il carattere di *privato* che si vuol dare all'esercizio ferroviario affidandolo alle Società stesse. E questo carattere è certamente snaturato quando l'ordinamento di questo esercizio può dare diritto al Parlamento di intervenire a discutere se nei rapporti fra le Società e i loro impiegati *il corrispettivo della locazione d'opera sia in equa correlazione con l'opera che si deve prestare* (1).

La pretesa di regolare con norme fisse, con organici invariabili, un numeroso personale, la quale sarebbe nociva in qualunque industria, perchè creerebbe ostacoli alle continue evoluzioni imposte dal progresso, diventa addirittura assurda nell'industria ferroviaria, nella quale, più che in qualunque altra, il personale costituisce pel suo numero quasi un esercito, e il lavoro si svolge in modi svariatissimi ed è soggetto a gravi e frequenti cambiamenti di intensità e di distribuzione.

Ammaestrate dai guai che quegli articoli 103 dei capitolati hanno creato, le Società che vorranno entrare in trattative per un nuovo appalto dell'esercizio delle nostre strade ferrate, siano esse le attuali o altre nuove, accamperanno certamente la pretesa della libera disponibilità del

(1) *Atti della Camera dei Deputati.* Legislatura XIX, Documenti n. 232-*A*.

personale; e quando questa dallo Stato non si volesse accordare, gliene farebbero naturalmente scontare il danno nella determinazione del canone che si addosserebbero per l'uso della rete ferroviaria. Ma in questa materia di personale i passi falsi hanno spesso conseguenze difficilmente riparabili, perchè, anche dopo eccessive larghezze, non è facile persuadere chi ha ricevuto a restituire ciò che originariamente si sarebbe potuto tralasciare di dargli, se non si ha qualcos'altro da offrirgli in compenso.

Nel caso in questione il compenso da offrire vi sarebbe, e potrebbe consistere in una definitiva sistemazione, favorevole al personale, della vessata questione relativa agli Istituti di previdenza del personale ferroviario. La disastrosa situazione finanziaria di questi Istituti è troppo nota, perchè occorra di esporne qui dettagliatamente la gravità e le cause. Ricordiamo soltanto che gli Istituti creati dalle amministrazioni delle antiche reti ed esistenti al momento dell'attuazione del presente ordinamento, cioè al 1° luglio 1885, si trovavano già allora in grave deficienza, e che questa andò poi continuamente aumentando, sia per gli interessi composti sull'ammontare della deficienza stessa, sia per l'insufficienza dei contributi (sebbene dopo d'allora siano stati aumentati), versati dalle Società e dai partecipanti; e che gli Istituti nuovi, corrispondenti al riparto delle reti attuali, attivati in via provvisoria col 1° gennaio 1890, avendo ereditato quella deficienza, la lasciarono aumentare progressivamente per le stesse cause già accennate, alle quali si aggiunsero la diminuzione del reddito dei titoli posseduti per l'aumentata imposta di ricchezza mobile, l'abbassamento generale del saggio d'interesse e il migliore trattamento promesso ai compartecipanti e loro famiglie.

Non possediamo notizie precise circa i disavanzi attuali dei diversi Istituti di previdenza ferroviari. Sappiamo che una Commissione incaricata di accertarli li valutò ammontanti complessivamente a L. 60,782,615 al 31 dicembre 1884 e a L. 81,517,282 al 31 dicembre 1889 (1). Sappiamo inoltre che successivamente a quest'ultima data il disavanzo dev'essere cresciuto in proporzione maggiore di quella verificatasi nel quinquennio 1885-89, come risulta dalla risposta della Società per le Strade Ferrate Meridionali al quesito XXX della Commissione d'inchiesta sui rapporti fra le Società e il personale. In questa risposta — tenendo conto anche delle modificazioni agli statuti andati in vigore provvisoriamente al 1° gennaio 1890 non ancora attuate, ma già concordate col Governo allo scopo di diminuire gli oneri degli Istituti — si calcola in via approssimativa il disavanzo dei due Istituti adriatici al 1° gennaio 1897 in L. 66,800,000. Facendo un calcolo proporzionale al numero degli inscritti agli Istituti delle tre reti, i quali al 31 dicembre 1895, sopra un totale di 88,397, appartenevano ai due Istituti adriatici in numero di 31,440 (2), si deduce che il disavanzo complessivo dei sei Istituti al principio dell'anno corrente non dovrebbe essere molto inferiore a 190 milioni di lire. Questo calcolo potrebbe risultare anche troppo ottimista, perchè i partecipanti ai cessati Istituti *Alta Italia* (che erano quelli che avevano il più forte disavanzo), passarono in numero proporzionalmente assai maggiore nei nuovi Istituti mediterranei che non in quelli adriatici.

Una legge recentissima ha bensì largito agli Istituti nuove risorse, ma furono accordate soltanto temporaneamente. In ogni modo queste nuove risorse, valutate dell'importo di circa 4 milioni e mezzo all'anno, sono evidentemente insufficienti, nonchè a colmare le deficienze, nemmeno ad arrestarne completamente l'ulteriore aumento.

A tutto rigore si può sostenere che le conseguenze di quelle deficienze devono essere sopportate, almeno nella maggior parte, dai compartecipanti stessi, perchè tutti indistintamente gli statuti degli antichi Istituti subordinavano gli impegni assunti pel futuro alle opportune modificazioni per equilibrare gli oneri ai proventi (art. 16 dello statuto della Cassa pensioni Alta Italia; art. 29 della Romana; artic. 21 della Meridionale; articolo 22 della Calabro-Sicula; art. 17 e 18 dello statuto del Consorzio di mutuo soccorso Alta Italia, e rispettivamente articoli 17, 11 e 10 degli statuti Romano, Meridionale e Calabro-Siculo (1), e perchè l'attivazione provvisoria degli statuti dei nuovi Istituti venne eseguita senza pregiudizio delle modificazioni che risultassero necessarie dietro la revisione dei computi e delle basi degli statuti stessi da parte del Governo (articoli 54 e 47). Dunque, sebbene i compartecipanti possano avere ragioni da far valere contro lo Stato e contro le Società per non essersi provveduto a tempo a ridurre l'importo delle pensioni alla proporzione concessa dalle risorse disponibili, e per avere quindi pagato finora ai pensionati più di qnanto era loro dovuto, con danno degli altri partecipanti, e, in ispecial modo, contro le Società che cagionarono altro analogo danno coll'avere aumentati gli oneri degli Istituti favorendo i collocamenti a riposo e le conseguenti liquidazioni delle pensioni, allo scopo di ridurre e riformare il personale col nuovo indirizzo più industriale dato ai rispettivi servizi (2), è indubitato che gli indennizzi a cui potrebbero essere giuridicamente obbligati lo Stato e le Società pei suesposti motivi non corrisponderebbero che ad una porzione affatto insignificante delle deficienze, e che quindi, allo stato attuale delle cose, gli impiegati ed agenti partecipanti agli Istituti di previdenza ferroviari, a tutto rigore, si trovano esposti al doppio pericolo d'essere chiamati a pagare un contributo maggiore di quello dato finora e di ricevere a suo tempo meno di quanto promisero e promettono i vecchi e nuovi Istituti.

L'equità e lo stesso interesse dell'azienda ferroviaria consigliano a procurare una sistemazione degli Istituti più favorevole al personale in essi interessato; ma questo personale non può dimenticare che lo stato di diritto è quello che si è qui sopra esposto, e deve quindi trovare in un provvedimento che assicuri indiscutibilmente e definitivamente un trattamento di sussidi e di pensioni non molto diverso da quello promesso dagli attuali statuti, un compenso più che sufficiente alla rinunzia di garanzie, le quali generalmente servono soltanto a dar mezzo ai pochi negligenti o turbolenti di creare imbarazzi alle amministrazioni sociali, e non portano alcun serio giovamento alla grande massa del personale attivo e laborioso.

Ma questo trattamento deve essere assicurato, lo ripetiamo, in modo indiscutibile e definitivo; e a ciò non si potrebbe arrivare mediante un riordinamento degl'Istituti, se non versando immediatamente nelle loro casse una somma corrispondente alla relativa deficienza *calcolata con molta larghezza*. Poichè, giova rammentarlo, un calcolo esatto nè si ha, nè è possibile averlo, come è autorevolmente affermato nella conclusione della già citata relazione della Commissione incaricata dell'accertamento di quelle deficienze.

« Tutti gli elementi messi a profitto della Commissione » (così si legge in quella Conclusione) non potevano essere » tali da permetterle di risolvere questo problema con quella » sicurezza che pure sarebbe desiderabile, ma che in co» testo genere di studi è assolutamente impossibile di realiz» zare; per la quale cosa non esita la Commissione ad af» fermare che anche qualora più perfetti e più vasti fos» sero stati gli elementi di studio, di cui le era dato va» lersi, difficilmente sarebbe riescita l'opera sua a risul» tanze certe ed indiscutibili, nel larghissimo campo dello » svolgimento futuro degli Istituti di previdenza. Poichè è » bene rammentarlo, siamo in tema di previsioni dell'av» venire, nel quale svariatissime di misura e di tempo pos» sono essere le circostanze influenti e le condizioni parti-

(1) Relazione della Commissione istituita col Decreto 31 marzo 1893 per l'accertamento dei disavanzi esistenti negli istituti di previdenza del personale delle antiche reti ferroviarie Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, pag. 59.

(2) *Atti della Camera dei deputati.* Legislatura XIX. Disegno di legge, n. 220, Allegato VII.

(1) Relazione già citata della Commissione per l'accertamento dei disavanzi, pag. 13 e 48.

(2) Relazione suddetta, pag. 74.

» colari in cui le funzioni degl'Istituti si svolgono, ed evi-
» dentemente stanno nell'indole propria e nella natura di
» essi l'incertezza e l'instabilità dei fenomeni che sono o dovreb-
» bero essere la base di quelle previsioni, dalle quali soltanto
» si possono trarre ammaestramenti per le calcolazioni che
» la Commissione era chiamata a fare ».

Si potrà obbiettare che non sarebbe necessario di versare immediatamente nelle casse degl'Istituti una somma corrispondente all'ammontare delle deficienze, quando lo Stato o le Società assumessero formalmente l'obbligo di versarla in futuro di mano in mano che si renderà necessaria. Ma a questo modo le deficienze continuerebbero intanto ad aumentare, e nessuno saprebbe calcolare come e quando potrebbero essere colmate; perchè anche le nuove risorse largite in via provvisoria agl'Istituti dalla recente legge già citata, ammesso pure che diventassero stabili (essendo, come si è già detto, insufficienti non solo a colmare le deficienze, ma anche ad arrestarne completamente l'aumento) non produrrebbero un effetto diverso da quello ottenuto dall'acqua che le Danaidi versavano nella botte che erano state condannate a riempire.

D'altronde, se, come è noto, le deficienze degli Istituti corrispondono fin d'ora (senza tener conto degli eventuali futuri aumenti) a circa la metà di quanto dovrebbero possedere, vale la pena di tenere in vita questi Istituti?

(*Continua*).

I FRENI FERROVIARI

L'*Opinione*, nei giorni passati, ha pubblicato una nuova replica al *Don Chisciotte* circa le applicazioni dei freni Westinghouse. A complemento ed anche a correzione delle cifre indicate dallo scrittore, non completamente esatte, forse perchè non aveva consultato le ultime statistiche, diamo qui sotto lo specchio delle applicazioni di questo freno a tutto il 1896.

Inoltre, a confutazione delle asserzioni del fautore del freno a vuoto rileveremo quanto segue:

1° Non è vero che qualsiasi ferrovia d'importanza dell'Inghilterra o di qualunque altro paese che avesse adottato il Westinghouse, l'abbia mai abbandonato per adottare il freno a vuoto o qualunque altro sistema di freno. Sonvi state due o tre piccole ferrovie che, assorbite da grandi Compagnie, sono state naturalmente obbligate, per uniformità, ad adottare anch'esse il sistema di freno adoperato dalla Compagnia che le aveva assorbite, ma tutte le grandi reti che hanno adottato il Westinghouse lo adoperano tuttora e ne sono ben soddisfatte;

2° Non vi fu mai prova comparativa che abbia dimostrato che la potenza frenatrice del freno a vuoto automatico sia superiore a quella del Westinghouse. Avvenne invece il contrario;

3° Non ci consta che il freno automatico a vuoto sia in uso su alcuna ferrovia della Russia; no certamente su alcuna linea d'importanza. Al contrario, il freno a vuoto non automatico sparisce rapidamente, e mentre nel 1889 era impiegato sopra 10,000 verste di ferrovia, nel 1895 era in uso solo sopra 4700 verste ed è sempre andato diminuendo;

4° Le seguenti ferrovie hanno abbandonato il freno a vuoto per adottare il Westinghouse: Nord-Francia, Alsazia-Lorena, Ferrovia del Gottardo, Ferrovia Transcaucasiana, Ferrovia Koursk-Kharkoff-Azoff, Moscow-Koursk, Ferrovia Riaisk-Warscharsk, ecc., ecc.;

5° Non crediamo vi sia alcun apparecchio applicato di *freno a vuoto automatico* in Francia; certamente non su alcuna delle linee principali, e le Ferrovie del Nord della Francia che avevano il freno a vuoto, hanno ora fatta la sostituzione col Westinghouse per circa 6000 apparecchi, e fra un anno al più tutto il materiale di questa ferrovia sarà munito di freno Westinghouse.

Ora ecco la statistica esatta che coll'eloquenza sua rende superfluo ogni apprezzamento:

Applicazioni del freno Westinghouse al 31 dicembre 1896.

	Macchine	Veicoli
Inghilterra	3609	32189
Francia	3559	28978
Belgio	835	6172
Germania	5233	31343
Austria-Ungheria	482	5388
Russia	1084	5197
Italia	387	2447
Olanda	584	3168
Spagna	21	169
Svezia e Norvegia	45	439
Indie	56	110
Australia	1371	17416
Stati Uniti	28610	517382
Svizzera	628	4908
Rumenia	109	543
Persia	4	36
Africa	11	73
Repubblica Argentina	173	711
Bulgaria	—	17
Totale	46801	656686
Freni non automatici	2747	8898
	49548	665584

Nel solo 1896 l'aumento fu di 110962 apparecchi.

Questa cifra, meglio di qualsiasi commento, prova che la superiorità del Westinghouse sugli altri sistemi di freno è universalmente riconosciuta e toglie ogni valore alla strana campagna mossa in questi giorni in favore del freno Hardy, le cui applicazioni in Austria, tanto citate, furono fatte dallo stesso inventore quando era direttore delle ferrovie dello Stato.

BIGLIETTI DI VIAGGIO
AD ITINERARIO COMBINABILE

Col 1° novembre prossimo verrà istituito dalle Amministrazioni ferroviarie per le Reti Mediterranea ed Adriatica un nuovo servizio di biglietti di viaggio ad itinerario combinabile, regolato colle seguenti norme e condizioni:

1. I biglietti a itinerario combinabile consistono in libretti formati da più scontrini o tagliandi valevoli per effettuare nella stessa classe diverse tratte di viaggio formanti un itinerario non interrotto e prestabilito dal viaggiatore in base alle condizioni della presente tariffa.

Essi sono rilasciati unicamente dalle stazioni seguenti determinate dall'Amministrazione: Alessandria, Ancona, Bologna, Brindisi, Castellamare Adriatico, Firenze S. M. N., Foggia, Genova P. P., Milano Centrale, Napoli Centrale, Reggio Calabria Succursale, Roma Termini, Torino P. N., Udine, Venezia, Ventimiglia, Verona P. A queste stazioni i viaggiatori devono farne domanda direttamente od a mezzo di qualsiasi altra stazione.

3. Per i viaggi con percorso di almeno 2000 chilometri, è concesso, sul prezzo risultante dall'elenco delle tratte un ulteriore ribasso del 10 0[0.

5. *Ragazzi.* — Ai ragazzi d'età compresa fra i 3 e i 7 anni, quando viaggiano accompagnati da persona adulta munita di biglietto combinato per lo stesso percorso, è concesso il ribasso del 50 0[0 sul prezzo ridotto applicabile per gli adulti.

Per ulteriori abbuoni preveduti dagli art. 3 e 6, il percorso dei ragazzi si calcola per la metà.

6. *Famiglie e comitive.* — Alle famiglie e comitive composte di almeno quattro persone percorrenti riunite un medesimo itinerario, che importi fra le varie persone un percorso complessivo di almeno 2000 chilometri, è concesso sulla tariffa ordinaria per gli adulti e su quella per i ragazzi, l'abbuono del 10 0[0, ferme restando la percorrenza minima individuale di 400 chilometri, stabilita all'art. 8, e le condizioni speciali di itinerario stabilite all'art. 9 per i viaggi di percorso inferiore ad 800 chilometri.

Detto abbuono non esclude l'altro di cui all'art. 3, quando il percorso individuale dei componenti le famiglie e comitive raggiunge i 2000 chilometri, ed è in tal caso computato sui prezzi risultanti dall'applicazione del citato art. 3.

Quando la comitiva comprende dei ragazzi, il *percorso minimo individuale* di ciascuno dei componenti la comitiva — tenuto conto che il percorso dei ragazzi è calcolato per la metà (art. 5) — risulta dalla seguente tabella:

Ragazzi

		1	2	3	4	5	6	7	8
		Chilometri							
Adulti	1	—	—	800	667	572	500	445	400
	2	—	667	572	500	445	400	400	400
	3	572	500	445	400	400	400	400	400
	4	445	400	400	400	400	400	400	400

NB. — Per un numero maggiore di adulti e di ragazzi, il percorso minimo è sempre di 400 km. (art. 8 della Tariffa).

7. *Diritto fisso e tassa di bollo.* — In aggiunta al prezzo del viaggio, è riscosso per ogni viaggiatore un diritto fisso di lire una e la tassa di bollo di cent. 5.

8. *Percorso minimo.* — I biglietti combinabili si rilasciano soltanto per viaggi di percorso complessivo non inferiore a 400 chilometri.

9. *Condizioni di itinerario.* — L'itinerario deve aver termine alla stazione iniziale del viaggio, nè può avere continuazione dopo l'arrivo alla medesima.

Per i viaggi di percorso inferiore ad 800 chilometri non è ammesso di percorrere due volte una o più tratte, eccetto che la lunghezza complessiva delle tratte medesime sia inferiore ad un quarto del percorso totale del viaggio.

Per i viaggi con percorso di almeno 800 chilometri ogni tratta può essere liberamente inclusa due volte nell'itinerario.

In nessun caso può una stessa tratta essere percorsa più di due volte.

10. Non concorrono a formare i minimi chilometri di cui agli art. 8 e 9, i percorsi sulle linee che non fanno parte integrale delle Reti Mediterranea ed Adriatica, cioè le seguenti: Roma-Trastevere, Viterbo P. R. e diramazione Capranica-Ronciglione; Roma Termini-Albano-Nettuno; Varese-Porto Ceresio; Cerignola stazione-Cerignola città.

11. *Durata della validità.* — La durata di validità dei biglietti è stabilita come segue:

Per i viaggi con percorso individuale inferiore a chilometri 800, giorni 15;

Per i viaggi con percorso individuale di almeno 800, ma inferiore a 2000 chilometri, giorni 30;

Per i viaggi con percorso individuale di 2000 e più chilometri, giorni 45.

Gli accennati periodi di validità possono essere, prima della scadenza, prorogati in una o più volte, fino a raggiungere quello della primitiva validità, verso pagamento di un supplemento di tassa in ragione dell'uno per cento del prezzo originale del biglietto per ogni giorno indivisibile di proroga.

La prima proroga non può essere inferiore a 10 giorni.

12. *Domanda dei biglietti.* — Le domande dei biglietti devono essere fatte in iscritto su apposito formulario, che vien fornito gratuitamente dalle stazioni, ma sono accettate anche se fatte con lettera raccomandata, quando contengano tutte le indicazioni necessarie. In entrambi i casi, insieme alla presentazione della domanda, deve essere pagato il diritto fisso di lire una per ogni biglietto, di cui all'art. 7.

13. *Consegna dei biglietti.* — La consegna dei biglietti sarà fatta nello stesso giorno, dopo sei ore dal ricevimento della domanda, se questa ebbe luogo prima delle ore 14, e non più tardi delle ore 10 del giorno successivo, se la domanda fu ricevuta dopo le 14. Le domande spedite a mezzo postale e che pervengono a destino dopo la chiusura dell'ufficio di distribuzione, si considerano ricevute all'ora di apertura dell'ufficio nel giorno successivo.

14. Per le domande presentate a stazioni non autorizzate al rilascio dei biglietti, ovvero fatto direttamente a mezzo postale, ai termini come sopra stabiliti per la consegna dei biglietti è da aggiungersi il tempo necessario per l'inoltro della domanda, ed eventualmente per l'invio del biglietto, alla stazione designata dal richiedente.

Avvenendo qualche casuale ritardo nella spedizione della domanda o del biglietto, la responsabilità dell'Amministrazione è limitata alla restituzione al richiedente del diritto fisso di lire una, di cui all'art. 7, se egli rinuncia all'uso del biglietto, oppure alla concessione gratuita di una proroga della validità del biglietto per tanti giorni quanti sono quelli del ritardo alla consegna.

15. Il pagamento del prezzo del biglietto deve essere effettuato all'atto della consegna.

In conformità all'art. 16 delle tariffe e condizioni pei trasporti, all'atto di ricevere il biglietto il viaggiatore deve assicurarsi che esso corrisponda esattamente alla sua richiesta, e che tutti gli scontrini si trovino disposti nel regolare ordine di continuità dell'itinerario.

Non si accetta verun reclamo in proposito se non fatto prima di iniziare il viaggio.

16. I biglietti rimangono 10 giorni a disposizione dei richiedenti nelle stazioni ove ne fu chiesta la consegna. Non venendo ritirati entro detto termine, essi vengono annullati ed il relativo diritto fisso resta acquisito all'Amministrazione.

17. *Decorrenza della validità.* — I periodi di validità, di cui all'art. 14, decorrono dalle ore 0 del giorno successivo a quello del rilascio (risultante dal bollo dell'ufficio di emissione), e ciò quand'anche il viaggiatore non incominci subito l'uso del biglietto, e scadono alle ore 24 dell'ultimo giorno della validità normale o prorogata.

21. Prima d'incominciare l'uso del biglietto il viaggiatore deve firmarlo in inchiostro nello spazio a ciò riservato.

Per le famiglie e comitive la firma sarà apposta dal rispettivo Capo.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* del 25 ottobre (n. 248) pubblica il **R. Decreto 26 agosto 1897** riflettente l'estensione della Tariffa eccezionale n. 1002 P. V. alle spedizioni di vino comune, mosto ed uva pigiata in partenza dalle stazioni delle Reti Mediterranea ed Adriatica ed appoggiate ai porti di mare.

Il detto decreto è preceduto dalla seguente relazione:

Sire! Nell'udienza del 6 marzo 1892 venne sottoposto alla sanzione della M. V. un provvedimento, il quale, sotto forma di Tariffa eccezionale di esportazione per strada ferrata (Tariffa n. 1002), era inteso a dare sviluppo al traffico dei nostri vini, mosti ed uve pigiate con ribassi nei prezzi di trasporto attribuiti in parte all'Erario sotto forma di limitazione alla quota di partecipazione ai prodotti ferroviari riservata allo Stato. In quella occasione però si ammisero

a fruire della facilitazione accordata solamente i trasporti diretti da stazioni delle Reti Mediterranea ed Adriatica ai trasporti internazionali di Ventimiglia, Modane, Chiasso, Pino, Peri, Pontebba e Cormons.

I risultati ottenuti col provvedimento attuato furono soddisfacenti. Si è però dovuto riconoscere che, ad aggiungergli efficacia, può tornare utile lo estenderlo a quei trasporti che sono diretti ai nostri porti per essere ivi imbarcati ed esportati fuori del Continente Europeo È tutto un traffico che non ha ancora raggiunto tutto lo sviluppo di cui è capace.

Premesso, inoltre, che, di recente, fra le nostre Strade ferrate e quelle Ungheresi dello Stato, coll'approvazione del Governo della M. V., è stato concordato un servizio diretto pel trasporto di merci, segnatamente di derrate alimentari, a P. V. fra l'Italia e l'Ungheria per le vie di Venezia Fiume e di Ancona-Fiume, si è trovato opportuno lo estendere il beneficio della Tariffa eccezionale, di cui si tratta, anche alle spedizioni che si fanno in servizio diretto Italo-Ungherese per le due vie sopraindicate.

La Tariffa n. 1002 fu studiata coll'intento di aprire largamente il mercato internazionale alla più importante delle nostre produzioni agricole. Convenientemente rispose a questo intento, permettendo ai nostri prodotti enologici di trovare smercio sui mercati d'Europa Centrale e Settentrionale.

Però i benefici di questa Tariffa venivano interamente sfruttati da agenti intermediari, senza utile diretto dei produttori. Colla riduzione di quantitativi minimi di trasporto annuo, approvata dalla M. V. col Decreto del 28 febbraio u. s., i singoli produttori poterono essere in grado di fruire direttamente della provvida istituzione, senza ricorrere agli incettatori intermediari.

Il campo di espansione di questo nostro prodotto, combattuto dalla concorrenza Spagnuola e Francese, è ancora troppo ristretto.

Col provvedimento che sottoponiamo alla sanzione della M. V. noi miriamo ad aprire ad esso, per quanto può fare la strada ferrata, i mercati dell'Asia e dell'Africa e quelli delle lontane Americhe, specialmente del Sud, ove fiorisce e prospera una nostra Colonia.

E provvedimento di vantaggio economico del paese quello che sottoponiamo alla M. V., e confidiamo perciò che possa avere la Vostra Sovrana sanzione.

Il decreto si compone dei seguenti due articoli:

Articolo 1. — A far tempo dal 16 settembre 1897 la Tariffa eccezionale n. 1002 è applicabile alle spedizioni di vino comune, mosto ed uva pigiata, in partenza da stazioni della Rete Mediterranea ed Adriatica, ed appoggiate ai porti di Ancona, Brindisi, Genova, Livorno, Napoli, Savona, Venezia, per l'inoltro a località fuori del Continente Europeo, nonchè alle spedizioni in partenza da stazioni delle reti medesime ed eseguite in servizio diretto internazionale, in base alla Tariffa Italo-Ungherese, per le vie di Ancona-Fiume e di Venezia Fiume.

Articolo 2. — Il presente decreto verrà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

La stessa *Gazzetta Ufficiale* pubblica il **R. Decreto 26 agosto 1897**, col quale la Tariffa eccezionale n. 1006 P. V. pel trasporto, a carro completo, di lignite e formelle di lignite viene estesa, alle medesime condizioni, ai trasporti di torbe compresse e di formelle di torba, per uso combustibile, provenienti dalle torbiere nazionali.

Questo decreto verrà parimenti presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

Assemblea generale ordinaria e straordinaria.

La Società del Mediterraneo ha convocato l'Assemblea generale degli Azionisti pel 26 novembre p. v., in Milano, per discutere e deliberare sul seguente ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2. Relazione dei Sindaci;
3. Presentazione del bilancio 1896-97 e relative deliberazioni;
4. Modificazioni degli articoli 3, 21, 30 e 37 dello Statuto sociale;
5. Nomina di Amministratori e dei Sindaci (Vedi pagine *Annunzi*).

Gara per provvista di carrozze.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha poste in gara per il giorno 6 novembre p. v. le seguenti vetture, e cioè:

1 Carrozza-salone a tre assi, serie SS*ce* — 10 Carrozze di prima classe, serie AFC*re* — 8 Carrozze di seconda classe, serie BFC*re* — 7 Carrozze di seconda classe, serie BC*re* — 12 Carrozze di terza classe, con ritirata, serie CFC*r* — 10 Carrozze di terza classe, serie CFC — 8 Carrozze di terza classe, serie CC.

Le gare sono limitate fra la sola industria nazionale, e le carrozze vengono acquistate in conto rinnovazione del materiale rotabile.

><

Il Congresso tramviario a Genova.

Il 28 corrente coll'intervento del sindaco Pozzo, si inaugurò a Genova, come abbiamo preannunciato, il Congresso delle Associazioni delle tramvie italiane. Erano presenti i rappresentanti di 50 associazioni esercenti in tutto 2825 chilometri.

Presiedeva il comm. ingegnere Bianchi, coadiuvato dall'ingegnere Kessels, direttore delle tramvie interprovinciali Milano-Bergamo Cremona.

Il primo atto dei congressisti fu la spedizione di un ossequioso telegramma al Ministro dei Lavori Pubblici, on. Prinetti. Si discuteranno in questo Congresso importanti questioni.

><

Ferrovia Sampierdarena-Confine francese.

(*Nuovo progetto per un ponte definitivo sul Polcevera*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un nuovo progetto per la costruzione di un ponte definitivo, con impalcatura metallica sul torrente Polcevera, nella linea da Sampierdarena al Confine francese, in sostituzione di quello in muratura, rovinato il 6 ottobre 1892.

Nello studio del nuovo progetto la predetta Direzione si è attenuta alle nuove norme proposte dalla Commissione governativa nominata con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, in data 7 marzo 1893. L'importo presunto del ponte, giusta la perizia annessa al progetto, è di L. 361.000.

Col progetto si propone la costruzione di una impalcatura metallica continua a tre luci, e cioè 2 pile e 2 spalle. Le fondazioni delle pile, ed eventualmente quelle delle spalle saranno eseguite ad aria compressa, ritenendo

che per le pile si debba spingere la fondazione fino ad un massimo di 18 metri sotto il livello dell'acqua.

L'impalcatura metallica è progettata ad un solo binario, ed è costituita da due travi principali a traliccio alte m. 4.50 fra le piattabande, e distanti m. 4,90 fra mezzo e mezzo. La lunghezza totale della travata è di m. 105; la distanza fra i paramenti delle spalle è di m. 102.32; quella fra i paramenti delle spalle e gli assi delle pile è di m. 33.78; e quella fra gli assi delle pile è di m. 34.80.

><

Ferrovie secondarie della Sardegna

(*Il nuovo Presidente del Consiglio d'Amministrazione*).

Il Consiglio di Amministrazione della Società italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna in sua seduta del 18 ottobre 1897, tenuta in Roma, ha nominato suo presidente, in sostituzione del defunto comm. Pariani, il sig. cav. uff. ing. Francesco Ceriana.

><

Ferrovia Arezzo-Sinalunga

(*Istanza per ottenere il sussidio chilometrico*).

Siamo informati che la Deputazione provinciale di Arezzo e quella Camera di Commercio ed Arti, nonchè il Consorzio per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Arezzo a Stia, hanno fatto tenere al Ministero dei Lavori Pubblici le deliberazioni prese in appoggio delle istanze presentate al Ministero stesso dal Consorzio per la ferrovia Arezzo-Sinalunga allo scopo di ottenere: che anche per questa linea venga aumentato il sussidio chilometrico dallo Stato, onde renderne possibile la costruzione; che siano ripristinati i privilegi che per la stipulazione dei contratti di concessione e sub-concessione delle ferrovie, erano stati sanzionati coll'articolo 5 della legge 29 giugno 1873, N. 1475; e che inoltre la decorrenza del sussidio venga accordata appena aperta la linea all'esercizio anzichè dopo un triennio.

><

Ferrovia Bari-Locorotondo

(*Progetto variante l'ubicazione della stazione di Noicattaro*).

La Società concessionaria della ferrovia Bari-Locorotondo ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una variante al progetto approvato, per modificare l'ubicazione della stazione di Noicattaro, in guisa che avvicinandola all'abitato soddisfi meglio ai desideri manifestati dalla popolazione e dal Municipio di quel Comune.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Modificazioni d'orario sulle linee del 2° Compartimento*).

La Mediterranea ha rassegnato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto per le modificazioni d'orario sulle linee del Secondo Compartimento. Le modificazioni proposte sono di lieve importanza e mirano essenzialmente allo scopo di secondare per quanto possibili le istanze che la Società medesima ha ricevuto per miglioramenti nel servizio dei treni.

><

Sovratasse sui trasporti ferroviari.

In conformità della Legge 15 agosto 1897, n. 383, a partire dal 1° novembre p. v. vengono applicate le seguenti sovratasse ai prezzi di trasporto dei viaggiatori sulle linee esercitate dalle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula.

1 per cento, pei viaggi a tariffa di *treno omnibus* con percorso da chilometri 21 in avanti;

5 per cento, pei viaggi a tariffa di *treno diretto* con percorso da chilometri 21 a 29 inclusivi;

10 per cento, pei viaggi a tariffa di *treno diretto* con percorso da chilometri 30 in avanti.

Le dette sovratasse sono applicate sui prezzi di tariffa, al netto dell'imposta erariale del 13 per cento e della tassa di bollo.

Gli importi dovuti (in relazione al prezzo dei singoli biglietti) per l'applicazione delle sovratasse medesime, e di quelle conseguenti pei treni promiscui e per le tariffe ridotte, risultano dalle tabelle che sono affisse agli sportelli di distribuzione dei biglietti.

È in vendita presso le stazioni, al prezzo di cent. 10, un'Appendice speciale alle Tariffe e condizioni pei trasporti che contiene in dettaglio tutte le disposizioni per l'applicazione delle sovratasse di cui sopra, e che comprende anche quelle relative all'imposta, stabilita dalla Legge medesima, sul diritto fisso per il carico e lo scarico delle merci a piccola velocità a vagone completo.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta pel trasporto della bilancia a ponte da 20 tonnellate e della sagoma-limite, dal binario di terza sul binario tronco, in stazione di Gavorrano, lungo la ferrovia da *Roma a Pisa*. Spesa occorrente L. 645;

2. Il progetto per la costruzione di due tratte di galleria artificiale ai chilom. 122.510-122.530 e 122-560-122.587, fra le stazioni di Romagnano e di Balvano, nella ferrovia da *Eboli a Metaponto*. La spesa all'uopo preventivata ammonta in complesso a L. 34,800;

3. Il preventivo della spesa di L. 20,000, relativa alla esecuzione delle opere di difesa del rilevato d'accesso, dal lato Savona, al ponte sul Tanaro, presso *Narzole*, ad uso della strada provinciale e della ferrovia;

4. La proposta dei lavori di demolizione e di ricostruzione dell'anello di rivestimento in muratura della galleria di Valenza, compreso fra le progressive 7.704.20-7.712.40 della ferrovia da *Alessandria ad Arona*. Spesa L. 13,600;

5. La proposta di parziale ricostruzione e di consolidamento del *radier* a difesa del muro di sostegno fra le progressive 7.459 e 7.676 della linea da *Bastia a Mondovì*. Spesa prevista L. 2000;

6. La proposta pel ricambio di parte delle copertine del parapetto e dei banchettoni di coronamento in pietra da taglio del viadotto Sori, alle progressive 13.894-14.049, della linea *Genova-Spezia*. Spesa occorrente L. 1950;

7. Proposta per lo scavo di cinque pozzi di assaggio nella frana Canneto, fra le progressive 140.324 e 140.514, fra le stazioni di Baragiano e di Picerno, nella ferrovia da *Eboli a Metaponto*. Spesa preventivata L. 1580;

8. La proposta per la costruzione di un tratto di muro in continuazione di quello esistente, a difesa del piazzale della stazione di Poggibonsi dalle corrosioni del torrente Staggia, alle progressive 278.492 e 278.544.65 della ferrovia da *Chiusi ad Empoli*. Spesa preventivata L. 5400;

9. La proposta per l'impianto di scogliera a difesa contro il fiume Sabato, alle progressive 18.207-18.420 della linea *Benevento-Avellino*, fra le stazioni di Altavilla Irpina e di Chianche La spesa all'uopo preventivata ascende in complesso a L. 75,000;

10. Il contratto stipulato colla Ditta Magnani Giovanni Battista di Torino per l'esecuzione di lavori di consolidamento del ponte sulla Bormida, presso Alessandria, ai chilom. 93.435-93.221 della ferrovia *Torino Genova;*

11. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al completamento dello scalo per le merci a piccola velocità nella stazione di Benevento-Porta Rufina, lungo la ferrovia da *Benevento ad Avellino.* La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta complessivamente a L. 25,000.

><

I lavori alla stazione di Torino P. N.

La Mediterranea ha indetto la gara per i lavori in questa stazione. Le opere murarie importano lire 111,000 e le metalliche lire 56,300. Per le offerte tempo utile 10 novembre p. v.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministere dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per consolidare definitivamente la scarpa a monte della trincea, al chilometro 22.294, della ferrovia da *Monza a Calolzio*, con annesso preventivo di spesa di L 2300;

2. La proposta per la costruzione di una latrina annessa al dormitorio del personale della trazione, nella stazione di Terontola, lungo la ferrovia da *Roma a Firenze.* Spesa occorrente L. 1200;

3. I contratti stipulati colle Ditte Filippo Tassara e Figli di Voltri e Società anonima metallurgica di Piombino per la fornitura rispettivamente di: 156,000 azioni, di cui 43,000 ordinari del tipo n. 2 ex-Alta Italia; 13,000 speciali del modello meridionale, e 100,000 ordinari del modello meridionale, il tutto del peso approssimativo di chilogr. 63,310, e di 39,000 chiavarde in ferro col capo a becco di anitra. del diametro di mm. 25 e del peso complessivo di chilogr. 32,176 circa;

4. Il contratto stipulato colla Ditta Rizzi Luigi di Modena per la fornitura e posa in opera della pensilina metallica per la copertura del marciapiedi interno, attiguo al fabbricato viaggiatori della *stazione di Lecce;*

5. La proposta dei lavori occorrenti per difendere la ferrovia contro il torrente Aurich, in corrispondenza della trincea di Villaga, fra i chilom. 53.360 e 53.760 della ferrovia da *Treviso a Belluno.* La spesa all'uopo preventivata ascende in complesso a L. 23,200;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Eugenio Pollini per l'impianto dell'illuminazione elettrica nella tettoia della *stazione di Bologna;*

7. La proposta delle opere necessarie per riparare i guasti e pel ricambio di chiodi nelle travate metalliche lungo il tronco da Ferrara a Ravenna, nella ferrovia *Ferrara-Ravenna-Rimini.* La spesa considerata in progetto per l'esecuzione dei lavori ascende a L. 22,300;

8. Il contratto-capitolato stipulato col signor Alfredo Cheli di Firenze, per l'esecuzione dei lavori relativi al prolungamento della via Mannelli fino al passaggio a livello del viale Regina Vittoria, da costruirsi in dipendenza dello spostamento della linea aretina, fra l'Affrico ed il Mugnone;

9. La proposta per modificare il tracciato del muro di sponda a sinistra del lato a valle del ponte sul fosso Vacchereccia, lungo la ferrovia *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze*, con annesso preventivo di maggiore spesa di L. 933.75.

(Proposte di lavori approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica:

1. Proposta dei lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di San Nicola, lungo la ferrovia da *Zollino a Gallipoli.* Spesa L. 8500;

2. Proposta per il reciproco cambio delle stadere a ponte fra le stazioni di Torrile San Polo, della linea Parma-Brescia, e la stazione di Peschiera, lungo la linea da *Milano a Venezia;*

3. La proposta per la posa in opera di un nuovo binario tronco nella stazione di Castelguelfo, lungo la ferrovia da *Piacenza a Bologna.* Spesa occorrente L. 9500, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

4. Proposta dei lavori di consolidamento dei ponticelli ai chilom. 121.230 e 121.506 della linea *Ferrara-Ravenna-Rimini* ed ai chilom. 109.815 e 110.087 della linea Bologna-Ancona. Spesa preventivata L. 2250;

5. La proposta per il prolungamento del binario di incrocio e per la sistemazione dell'allacciamento del detto binario con quello delle merci in stazione di Torino di Sangro, nella ferrovia da *Bologna ad Otranto.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6100.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per la demolizione della casa cantoniera doppia, al chilom. 195-771 da Palermo, della linea *Bicocca-Caltanissetta-Caldare*, e per la ricostruzione della medesima al chilom. 195.291. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere all'uopo occorrenti ascende a L. 9419;

2. La proposta di lavori di consolidamento, mediante sottomurazione delle fondazioni perimetrali, della casa cantoniera doppia n. 11, al chilom. 11.375, della linea *Valsavoia-Caltagirone*, per i quali è preventivata la spesa di L. 3090;

3. La proposta per ridurre a serbatoio d'acqua il pozzo esistente presso la casa cantoniera, al chilometro 92.166.43 da Palermo, della linea da *Palermo a Catania*, con annesso preventivo di spesa di L. 752.60;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per riparazione ai danni arrecati dalla piena del 24 ottobre 1896 alle opere di difesa del Rivo Stretto, ai chilometri 112.562-119.499 della linea da *Roccapalomba a Santa Caterina;*

5. Il preventivo della spesa di L. 10.764.42 per opere di difesa al ponte sul torrente Poli, al chilometro 86.112.09 della linea *Palermo-Messina*, danneggiate e distrutte da una piena;

6. La proposta per l'esecuzione di lavori di consolidamento del ponticello della luce di m. 2, al chilometro 230.217 da Palermo, della ferrovia da *Santa Caterina a Bicocca.* Spesa L. 590;

7. Il preventivo della spesa di L. 3375.45 per la esecuzione di maggiori opere occorrenti per provvedere al consolidamento della trincea a monte della *stazione di Caltanissetta* per far posto all'impianto della nuova rimessa per le locomotive nella stazione medesima.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di una domanda della Società degli Alti Forni ed Acciaierie di Terni, appaltatrice della fornitura di piastre e caviglie occorrenti per completare l'armamento del tronco Guinadi-Pontremoli, della ferrovia Parma-Spezia, per essere dispensata dall'obbligo di nominare un supplente;

2. Su di uno schema di transazione tra l'Amministrazione pubblica e la Ditta Enrico Lucenteforte circa un compenso per danni derivati alla Ditta medesima in dipendenza della costruzione di alcuni manufatti nelle intersecazioni della stradella di San Cataldo, e della strada di Pozzilli colla ferrovia Caianello-Isernia;

3. Su di una proposta di transazione di vertenza colle Ditte Arena e Pasico per danni arrecati ai loro fondi in conseguenza della costruzione del viadotto sul torrente Gallo, lungo la ferrovia da Messina a Cerda;

4. Su di un atto di transazione concordato dall'Amministrazione pubblica colla Ditta Serra, relativamente al risarcimento di danni per ripetute inondazioni di una casa di abitazione e di attiguo terreno, di proprietà della Ditta medesima, causate dai lavori di costruzione del tronco ferroviario Santo Stefano-Sarzana, nella linea da Parma a Spezia;

5. Sulla concessione di una proroga di 180 giorni all'Associazione Cooperativa di produzione e lavoro di Gravina delle Puglie, pel compimento dei lavori della trincea abbandonata di Massafra, da essa assunti con contratto del 14 novembre 1895; sull'approvazione di un progetto di lavori addizionali di ricarico della stessa trincea, e sulla proroga, fino al 10 luglio 1899, del termine per le espropriazioni ed occupazioni per causa di pubblica utilità contemplate nel progetto delle opere approvate con ministeriale Decreto 22 gennaio 1895;

6. Su di una proposta di transazione colla Impresa Lami circa una vertenza dipendente dalla esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di San Zeno-Zolfano, della ferrovia Olmenetta-Brescia, resi necessari dallo innesto nella medesima della linea Parma-Brescia-Iseo;

7. Circa l'approvazione del nuovo convegno colla Ditta Vannucci-Zauli a tacitazione delle vertenze per l'uso di fossa confinante colla proprietà della Ditta stessa per condotta d'acqua del torrente Orme al rifornitore della stazione di Empoli;

8. Su di una transazione colla Impresa Cottini per maggiori compensi da essa domandati in dipendenza della esecuzione dei lavori di consolidamento del ponticello sul Rio Lente nella linea da Gallarate a Laveno;

9. Su di una transazione per maggiori compensi pretesi dalla Impresa Alfonso Biagi, per la esecuzione di lavori di consolidamento al sottopassaggio al chilometro 66.542.92 della ferrovia Battipaglia-Castrocucco; sull'approvazione della liquidazione finale e sulla autorizzazione della maggiore spesa di L. 16,427.45.

— Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvata la transazione predisposta dalla Mediterranea, in nome della Amministrazione governativa, col rappresentante legale della Ditta Fratelli Parodi, relativa al prezzo di espropriazione di un'area di loro proprietà occupata per la costruzione del nuovo scalo merci a piccola velocità a Genova, piazza Brignole.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Adriatica, anche a nome e per conto della Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa una proposta di aggiunta alla condizione *b*) della tariffa eccezionale N. 1001 P. V. pei trasporti a vagone completo di fuligine, immondizie, spazzature di città, ecc.; nonchè la proroga della tariffa medesima, in via di esperimento, per altri due anni, e cioè fino a tutto dicembre 1899.

—

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta della Mediterronea, presentata di accordo coll'Adriatica e colla Sicula, relativa alla tassazione del maillechort (lega di rame, nikel e zinco).

—

Provvedimenti concernenti i trasporti in ferrovia:

a) La tariffa locale N. 215, piccola velocità, pel trasporto delle ligniti è stata estesa, per la durata di due anni, a cominciare dal 1° dicembre p. v. a tutte le stazioni della ferrovia Arezzo-Fossato;

b) La validità della tariffa locale N. 232 P. V. per i trasporti di mattonelle di terra cotta è stata prorogata per un altro biennio, e cioè fino a tutto novembre 1899;

c) La concessione a favore della Ditta Fratelli Cacace per i trasporti di sansa vergine in destinazione di Taranto è stata rinnovata per un altro anno, senza modificazioni, a partire dal 1° novembre 1897;

d) La concessione accordata al magazziniere delle privative di Formia pel trasporto di sale e tabacco da Napoli a Formia per un altro anno e senza modificazioni;

e) Venne accordato alla Ditta Giacomo Benini di effettuare i suoi trasporti di ferramenta in genere da Gazzaniga a Brescia ed a Milano, Porta Garibaldi e viceversa, al prezzo di L. 3.60 la tonnellata, con obbligo di un trasporto annuale di almeno 120 tonnellate di detta merce;

f) Venne concesso alla predetta Ditta Giacomo Benini il prezzo speciale di L. 3.86 per tonnellata per il trasporto di stampe, stampati, libri e carta in genere da Bergamo e stazioni della Valle Seriana per Milano, Treviglio, Lodi, Cassano, Melegnano, Monza, Brescia e Crema e viceversa, con vincolo di un traffico minimo annuale di 600 tonnellate;

g) Venne approvata la concessione di prezzo speciale a favore della Ditta Brusadetti di Brescia per i suoi trasporti di qualunque classe, escluse le merci pericolose da Milano a Brescia, dietro vincolo di un determinato traffico minimo annuale;

h) È stata rinnovata senza modificazioni per un altro anno la concessione Gabrielli e Bramanti per i trasporti di sale da Novara a Biella;

i) Venne prorogata fino a tutto dicembre del corrente anno la concessione Cirio, relativa ai trasporti di acquavite, alcool, olio vegetale, tartaro greggio, feccia di vino, frutta secche e paste alimentari in destinazione dell'estero;

l) La concessione Villa pei trasporti di merci delle prime cinque classi fra Monza e Brescia è stata rinnovata senza modificazioni per un altro anno, a partire dal 1° novembre p. v.;

m) La concessione già accordata alla Ditta Paul François di Monopoli pei trasporti di sansa è stata rinnovata senza modificazioni per un altro anno, dal 1° novembre p. v.;

n) La concessione Rabbi pei trasporti di riso da Casalecchio a Bologna venne prorogata per un altro anno,

riducendo il quantitativo minimo d'impegno da 400 a 300 tonnellate.

—

La Direzione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome e per conto della Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentato all'approvazione governativa, una proposta per la quale, a datare dal 1° ottobre corrente, la tariffa locale N. 224, piccola velocità, sarebbe applicabile, pel solo percorso delle reti Adriatica e Mediterranea anche alle spedizioni in servizio cumulativo di minerali metalliferi e di metalli greggi provenienti da stazioni della ferrovia da Rezzato a Vobarno.

—

L'Adriatica, anche in nome e conto della Mediterranea, ha presentato all'approvazione governativa la formale proposta di proroga per altri due anni, e cioè fino a tutto dicembre 1899 della tariffa eccezionale, N. 1006, piccola velocità, relativa ai trasporti di lignite e di formelle di lignite.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio comunale di Milano, nella seduta del 28 corrente, dopo lunga discussione, respinte varie sospensive, approvò con notevole maggioranza l'ordine del giorno della Giunta, che abbiamo testualmente pubblicato nel precedente numero, per un concorso all'impresa del Valico del Sempione di un milione di lire, alle offerte condizioni di redimibilità ed interessenza.

La Cassa di Risparmio locale anticiperà la somma a favorevolissime condizioni.

— Anche il Consiglio Provinciale di Novara nella sua seduta del 28 corrente, su proposta dell'on. Curioni, votò ad unanimità il concorso di L. 200,000 pel valico del Sempione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,943,902.62, con una diminuzione di L. 143,726.50 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1897 si ragguaglia a L. 42,038,426.46, presentando un aumento di L. 670,938.71 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dall'11 gennaio al 20 ottobre 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,541,843.92, con un aumento di lire 186,873.68 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1897 si ragguaglia a L. 89,314,013.47 e presenta un aumento di L. 6,214,570.48 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia Napoli-Ottajano. — La Società esercente la linea Napoli-Ottajano, che si trova in moratoria fin dall'agosto del 1896, ha presentato al Tribunale di Napoli un piano di sistemazione coi proprii creditori. Questi, secondo il progetto, in discorso, prendono il posto di azionisti e diventano proprietari della concessione e di tutte le attività sociali, col diritto legale di amministrarle.

Su queste basi sono state dal Consiglio fissate coi creditori le seguenti stipulazioni:

1. Il capitale sociale è determinato in L. 1,750,000;

2. Esso viene costituito: *a*) col 10 0|0 delle antiche azioni rimaste ridotte a tale residuo valore; *b*) col 60 0|0 del valore delle attuali obbligazioni, nonchè dei crediti di qualunque specie, esclusi gli ipotecari e i privilegiati che sono sistemati come appresso, trasformandosi in azioni di capitale, salvo i dispari compensati reciprocamente in contanti; i creditori privilegiati ed ipotecari per un ammontare di L. 200,000 saranno soddisfatti con pagamento a rate annuali non superiori a L. 30,000; *c*) determinato il numero delle azioni a 14,000:

3. I creditori di somme inferiori a lire 500 (che in complesso non superano le L. 5000) saranno soddisfatti in contanti nella stessa proporzione del 60 0|0.

Tramvia elettrica Rapallo-Cicagna. — Il Consiglio Comunale di Cicagna ha deliberato all'unanimità il concorso di L. 25,000 per la tramvia elettrica Rapallo-Cicagna. Procedono intanto attivamente e con ottimo esito le sottoscrizioni iniziate dal Comitato costituitosi a tal uopo. Tali sottoscrizioni hanno diggià raggiunta una cifra assai rilevante.

Tramvia elettrica da Massa a Carrara. — Informano da Massa-Carrara che il deputato on. Binelli si farà presto iniziatore-proprietario della costruzione di una tramvia elettrica che unisca Massa e Carrara toccando con un braccio anche Avenza.

Per la forza motrice s'impiegherebbe il grande Canale Lunense, derivato dal fiume Magra presso Sarzana, già acquistato dall'on. Binelli, mediante lo sborso di L. 450,000.

La costruzione di questa tramvia, oltre a ravvicinare le due città, darà un incremento al commercio regionale.

Tramvia elettrica fra Genova e Prato di Struppa. — Il giorno 26 corrente fu inaugurata a Prato di Struppa la linea elettrica che congiunge quell'importante Comune del Bisagno con la città di Genova.

Gli invitati e le Autorità furono trasportati a Prato su due carrozze elettriche artisticamente addobbate, poste a disposizione dai direttori delle tramvie.

Tutta la vallata del Bisagno era in festa. Le abitazioni coloniche e dei villeggianti erano imbandierate.

Furono serviti due banchetti, uno per le Autorità, l'altro per la Stampa.

Parlarono il Sindaco di Prato di Struppa, il Prefetto, il Sindaco di Genova ed altri.

Tramvia a vapore Rovato-Iseo. — Lunedì, 1° novembre, coll'intervento degli onorevoli Zanardelli e Bonardi, del Prefetto di Brescia e delle Autorità della Provincia, avrà luogo l'inaugurazione ufficiale della tramvia *Rovato-Iseo*, tronco della Rovato Iseo Brescia, sorta mercè lo slancio e l'iniziativa di quella popolazione.

Il treno inaugurale, partendo da Rovato alle 14.45, arriverà ad Iseo alle 15.45. È assicurato uno splendido concorso anche dalle città vicine.

Tramvia Monza-Gorgonzola-Pandino. — Fin dall'aprile scorso al Circolo industriale, agricolo e commerciale di Milano si riunivano trentasei promotori della nuova tramvia Monza-Gorgonzola-Pandino, della quale ci occupammo fin dal suo inizio nel numero 12 del corrente anno, ed il cui progetto è opera dell'ingegnere Giuseppe Riboni. Scopo della riunione era di sollecitarne l'attuazione. Essi passarono subito alla nomina di un Comitato esecutivo che riuscì composto dei signori conte Negroni Prato Morosini, nob. Emilio Borgazzi, Luigi Bertolazzi, avv. Luigi Bossi, dott. Guido Celesia, avv. Giuseppe de Capitani, ing. Giuseppe Formenti, Luigi Invernizzi, Alessandro Roncali, ing. Paolo Zavazzi, avv. Carlo Bertolazzi e ing. Carlo Zucconi.

Fra le varie pratiche esperite dal Comitato esecutivo importantissima è quella circa i restauri del ponte sull'Adda a Rivolta, gravemente danneggiato da una delle ultime piene, e senza il cui consolidamento, accompagnato da relative opere di difesa lungo le sponde, non potrebbe svilupparsi nella sua integrità il progetto tramviario.

A questo proposito il Comitato sarebbe disposto a concorrere nelle spese per 30,000 lire, invocando per il resto l'aiuto degli enti provinciali e governativi, secondo l'ordine del giorno votato in una adunanza tenutasi nel palazzo Celesia in Rivolta con l'intervento degli onorevoli Marazzi

e Facheris, dei consiglieri provinciali Folli, Barni e Berinzaghi e di molti altri sindaci dei Comuni maggiormente interessati a mantenere libera e spiccia la comunicazione interprovinciale fra Cremona e Milano.

Ultimamente il Comitato stesso, in concorso con l'ingegnere progettante, ha redatto una accuratissima Relazione tecnica e dimostrativa dei vantaggi che possono derivare dall'esercizio della nuova tramvia la quale verrebbe a toccare importanti centri agricoli quali Rivolta d'Adda, Melzo, Gorgonzola ed Agrate e potrebbe essere coordinata all'altra linea Milano-Paullo-Pandino-Crema, pure in progetto per studio dell'ingegnere Manna di Cremona.

Secondo questa Relazione, l'impianto tecnico della nuova tramvia, compreso l'adattamento dei ponti sull'Adda e sulla Molgora, la costruzione del *tunnel* di sottopassaggio alla linea ferroviaria dell'Adriatica a monte di Melzo e l'incorporamento del terreno necessario per 50,000 mq., importerebbe una spesa di lire 1,089,500 cui vanno aggiunte lire 110,500 per l'impianto amministrativo, acquisto del progetto, diritto di concessione, arredamento degli uffici, ecc., donde una spesa complessiva di L. 1,200,000.

D'altra parte gli introiti lordi, presumibili dai dati delle migliori statistiche e computati su un contingente annuo di 300,000 passeggieri circa, presenterebbero, per ciò che riguarda il movimento dei viaggiatori, un ricavo di lire 178,752 ogni anno d'esercizio, e di lire 36,064 per quanto concerne il traffico, previsto l'effettivo transito delle merci in tonnellate 50 mila con un percorso medio di km. 8.

Si avrebbero così L. 214,816 di entrate lorde, che, diminuite di 150 mila per spese di esercizio, darebbero un utile annuale netto di L. 64,816, dal quale, almeno per i primi anni, deve dedursi, a termini di legge, una conveniente somma per il fondo di riserva.

Il Comitato, esposte queste risultanze, fa appello a tutti gli interessati perchè vogliano concorrere alla costituzione di una società anonima per azioni.

I promotori sono ancora in dubbio sul metodo di trazione e cioè se usare il vapore o l'energia elettrica.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Reichenau-Ilarz.* — Domenica il Comune di Flins votò il sussidio di franchi 200,000, il Comune di Trins quello di franchi 80,000 a favore di una congiunzione ferroviaria Reichenau Ilarz, sulla sponda sinistra del Reno. Perchè l'Impresa possa riuscire si attendono dei sussidi dai Comuni e dai privati per un mezzo milione di franchi.

— *Il riscatto delle ferrovie.* — Da differenti parti della Svizzera si annuncia il principio del movimento referendario contro la legge sul riscatto delle strade ferrate. A Losanna si è già costituito un Comitato speciale per il *Referendum.* Anche in Herzogenbuchsee Dürrenmatt ha iniziato la campagna referendaria per il Cantone di Berna.

— *Ferrovia Nord Est.* — La Direzione delle Strade Ferrate Nord-Est ha conchiuso una convenzione colla Compagnia Sud-Est, a termini della quale quest'ultima riprende l'esercizio della piccola rete della Sud-Est, la quale comprende fra altre le linee Lucerna-Goldau, Einsiedeln-Rapperswyl e Rapperswyl-Weesen.

Questa convenzione sarà sottoposta alla ratifica dell'Autorità federale.

— *La stazione ferroviaria di S. Gallo.* — Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate Svizzere Unite ha approvato il piano per l'ampliamento della stazione ferroviaria di S. Gallo elaborato dalla Direzione.

Ferrovie Belghe. — *Il riscatto della ferrovia di Sambre-et-Meuse.* — L'Assemblea generale degli azionisti, ha approvato le convenzioni passate per il riscatto, dallo Stato Belga, delle concessioni e dell'esercizio delle linee della Compagnia di Sambre-et-Meuse; i direttori di questa Compagnia sono autorizzati a prendere le misure necessarie per la messa in esecuzione di queste convenzioni.

Il progetto di legge presentato dal Governo Belga per autorizzare il riscatto delle linee formanti il *Grand Central Belge* è d'altronde stato adottato dal Senato nel giugno 1897, ma il riscatto non potè effettuarsi perchè certe porzioni delle linee si trovano in Francia, in Germania ed in Olanda, per cui è necessaria l'approvazione preliminare dei Governi interessati.

Ferrovie nell'Epiro. — *La linea Monastir-Giannina.* — Da notizie pervenute alla Consulta rilevasi che la Sublime Porta è disposta a rilasciare la concessione per costruire una ferrovia tra Monastir-Jannina e Prevesa.

Qualche anno fa l'ingegnere De Quirico, fiorentino, fece degli studi per la costruzione della ferrovia Vallona-Salonicco; ma per l'opposizione della Turchia quegli studi vennero interrotti.

Tali ostacoli verrebbero ora rimossi con grande vantaggio degli ingegneri e degli operai italiani, che possono trovare un abbondante lavoro rimunerativo.

Notizie Diverse

La linea telefonica Milano-Novara. — Avanti ieri, presso il Circolo commerciale di Novara, presenti il Presidente ed il Vice-Presidente dell'Associazione, il Prefetto, il Commissario Regio, il rappresentante la Deputazione provinciale e molte notabilità, si è inaugurata la nuova linea telefonica Milano-Novara.

L'esperimento riuscì splendidamente; infatti la voce giunge limpida, così che sembra di essere al tu per tu mentre si è invece alla distanza di 50 chilometri.

Da Novara gli intervenuti all'inaugurazione comunicarono anche con Como, alla distanza di oltre 100 chilometri, e col medesimo ottimo risultato.

Il Direttore dei telefoni, signor Gerosa, annunziò agli intervenuti che i lavori della linea Milano-Lecco procedono alacremente e che sarà compiuta fra un mese e mezzo, e che quanto prima sarà pure ultimata la linea Novara-Torino.

Impianto elettrico di Paderno. — Quantunque noi abbiamo dettagliatamente ragguagliato i nostri lettori su questo grandioso impianto, i cui lavori sono avanzati, crediamo tuttavia utile ricordare che esso è costituito da un edificio di presa che serve a regolare il volume d'acqua ottenuto mercè una potente diga sull'Adda alle rapide di Paderno; da un canale lungo quasi tre chilometri che conduce le acque, dopo avere attraversate tre gallerie, all'edificio di ricevimento; da un grande bacino di caricamento sovrastante all'edificio delle turbine dal quale le acque, per mezzo di tubi verticali, si precipitano con un dislivello di 28 metri ad agire sulle turbine, creando una forza motrice che potrà salire fino a 10,000 cavalli.

Il progetto di quest'opera importante, ideato dall'ingegnere Enrico Carlo, fu condotto a termine con importanti modificazioni dall'ingegnere Paolo Miliani, che ne dirige ora l'esecuzione.

Le principali forniture dei materiali e macchine occorrenti sono affidate alle seguenti Ditte nazionali:

Calci, Società italiana di Bergamo e Fratelli Pesenti di Val Seriana; *Cementi*, Società anonima di Casale Monferrato; *Granito di Baveno*, Fratelli Adami di Baveno; *Mattoni*, Rossi Francesco e C. di Ronco Carnate (Brianza) e Mantegazza e C. di Trezzo sull'Adda; *Tegole uso Marsiglia*, Ditta Magnetti di Pontida; *Dinamite*, Nobel di Torino; *Ferramenta e polveri piriche*, Manighetti Luigi di Bergamo; *Cavalletti per la diga, paratoie, ecc.*, Ingegnere Ernesto Breda di Milano; *Gru scorrevole per l'edificio motori*, Società Nazionale delle Officine di Savigliano; *Copertura in ferro dell'edificio del macchinario*, Stabilimento « Aurora » dell'ingegnere Gentile Della Carlina, fuori Porta Romana, 4, Milano; *Tubi di ghisa di presa per le turbine*, Larini

Nathan di Milano; *Turbine*, Ing. Luigi Riva, Monneret e C., di Milano; *Dinamo*, Hartmann e Braun di Zurigo; *Legnami*, Fratelli Feltrinelli di Milano; le pietre *poddinga* o conglomerato breccioso, detta comunemente *ceppo*, fornita in economia dalla Edison stessa.

Si crede che l'intero impianto sia pronto pel prossimo aprile, e che nell'estate ventura potrà funzionare a Milano la forza motrice trasportata da Paderno.

Il Congresso degli Ingegneri e Architetti Italiani. — I delegati delle Associazioni degli Ingegneri e Architetti Italiani si sono adunati negli scorsi giorni in Roma ed hanno determinato le norme per la costituzione di una rappresentanza comune intesa a promuovere il progresso degli studi tecnici e la tutela dei diritti professionali. Sono intervenuti i delegati dei Collegi di Napoli, Torino, Milano, Firenze e Genova ed altre importanti città. Nell'adunanza, presieduta dall'ingegnere Giovanni Cadolini, presidente della Società degli Ingegneri Italiani e animata dalla migliore cordialità, sono stati stabiliti amichevoli accordi che, senza menomarne l'autonomia, varranno ad affratellare le diverse associazioni.

E' fissato il prossimo Congresso delle rappresentanze per marzo 1898. Furono nominati a costituire il Comitato per la preparazione di questo Congresso i signori comm. ing. Giovanni Cadolini di Roma, ing. comm. Colombo di Milano e il comm. Pini di Firenze.

Disastro ferroviario in America. — Il *New-York Herald* di Parigi riceve ampi ragguagli sul disastro ferroviario avvenuto in America domenica scorsa.

L'*express* di Nuova York e Boston, che aveva lasciato Chicago alle 23.45 di sabato, giunto alle 4.47 del giorno dopo presso la stazione di Orchard, 80 miglia al nord di New-York, costeggiava il grande fiume Hudson.

Ad un tratto il terreno franò, e la locomotiva, il *tender*, il bagagliaio, il carro postale, la vettura *estaminet*, due vagoni ordinari e due vagoni-dormitoi (*sleepers*) piombarono nel fiume. Soltanto due vagoni-dormitoi rimasero sulla ferrovia. Tutti i carri caduti rimasero totalmente coperti dalle acque, tranne due dormitoi che non furono sommersi che parzialmente.

Nel treno si trovavano 75 viaggiatori.

Nel fumatoio (*smoker*) erano 25 persone, fra cui 10 Cinesi; non si ha notizia d'alcuno fra essi. Il macchinista ed il fuochista, non essendo racchiusi nei carri, poterono rimanere a galla e furono salvati; così pure si salvarono parecchi viaggiatori, rompendo i vetri dei vagoni, uscendo per quelli e risalendo subito alla superficie dell'acqua. Ma in ciò fare, sette persone, fra cui cinque donne, si tagliarono col vetro.

La più strana avventura fu quella che toccò al conduttore del treno ed al bagagliere, che si trovavano nel bagagliaio. Essi nuotarono per qualche minuto nell'acqua che riempiva quasi completamente il vagone, sorreggendosi ad una cassa che stava a galla: quindi con una scure fracassarono il tetto del vagone e si posero in salvo.

Fortunatamente si trovavano in quel punto del fiume varie barche, colle quali si potè salvare varii sommersi.

I morti non sono certamente meno di 30.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per lavori di trasformazione della fermata di Baldichieri in stazione, Importo L. 42,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 9 novembre p. v., ore 10.30;

Per riordino servizi viaggiatori e merci a Grande Velocità a Torino Porta Nuova (opere murarie). Importo L. 111,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 10 novembre p. v., ore 10.30;

Per riordino servizi come sopra (opere metalliche). Importo L. 56,300. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 10 novembre p. v., ore 11.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. (Seduta del Comitato, 29 ottobre). — Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano per fornitura di 25 carri scoperti a 2 assi per trasporto merci, della portata di 16 tonnellate, serie Lf;

Colla Ditta A. Grondona, Comi e C. di Milano, per fornitura di 25 carri scoperti a 2 assi per trasporto merci della portata di 17 tonnellate, senza freno, serie L;

Colla Ditta Pineschi Gherardo, di Roma, per riparazione e verniciatura generale della tettoia viaggiatori della stazione di Roma-Termini;

Colla Ditta Alfredo Brugnier di Pisa, per ricarico e sistemazione scogliere di presidio alle pile e spalle del ponte ferroviario sull'Arno fra Pisa Centrale e Pisa Porta Nuova;

Colla Ditta Allegri Carlo di Signa, per allargamento cavalcavia presso La Rotta e di quello presso Montelupo (Linea Firenze-Livorno).

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (3 novembre, ore 12, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per eseguire la definitiva sistemazione dell'edifizio di Sant'Andrea delle Dame in Napoli per allogarvi gli Istituti scientifici che in quell'edificio debbono aver sede stabile. Importo ridotto L. 163,835 (ribasso ottenuto L. 22.50 0\0).

Prefettura di Ferrara (5 novembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di consolidamento arginale esterno al froldo Pagano Montecatino a sinistra del Reno. Imp. L. 42,361.36. Cauzione L. 2000. Fatali 15 novembre, ore 12.

Genio Militare di Roma (10 novembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione della copertura di tetto del fabbricato Salviati in Roma. Importo L. 17,000. Cauz. L. 1700.

Municipio di Torremaggiore (11 novembre, ore 12, fatali). — Appalto delle opere occorrenti per la costruzione di un tratto di strada, in continuazione del corso Vittorio Emanuele e pavimentazione dell'intero corso. Importo ridotto L. 43,622.02 (ribasso ottenuto L. 18 0\0 su L. 53,197.59).

Prefettura di Grosseto (13 novembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di escavazione di una canaletta nel torrente Sovata, dal ponte delle pietre bianche alla confluenza del fiume Bruna, e nella Bruna, dalla detta confluenza a m. 77 inferiormente alla botte del Raspollino. Importo L. 49,500. Cauzione provvisoria L. 2000.

Municipio di Messina (15 novembre, ore 13, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la continuazione del corso Vittorio Emanuele e per la nuova chiusura dei locali della Dogana di Messina. Importo L. 40,000. Cauz. L. 2100. Fatali 1° dicembre.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (20 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di un molo per ricovero nella rada orientale di Scilla e di un molo di ridosso sulla spiaggia di Villa S. Giovanni. Importo L. 725,000. Cauz. provv. L. 50,000.

Municipio di S. Pio delle Camere (Aquila) (27 novembre, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del tratto di strada comunale obbligatoria consortile tra l'abitato della frazione S. Pio e Carapelle Calvisio, Calascio e Castel del Monte fino alla così detta Forchetta di S. Leonardo. Importo L. 29,000. Cauz. L. 1000. Fatali a giorni 10.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni — Spezia (9 novembre, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di **rame** ed **ottone** in chiodi e chiodetti, in fogli, in filo o in verghe. Importo L. 138,000. Cauz. L. 13,800. Fatali 17 novembre, ore 12.

Intendenza di Finanza — Roma (10 novembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 120 **carbone** Newpelton a L. 39.50 e tonn. 500 coke a L. 37. Cauz. L. 3000.

Arsenale di Costruzione — Torino (12 novembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 33,750 di **acciaio** dolce in lamiera a L. 0.50. Cauz. L. 1350. Consegna a giorni 40.

Arsenale di Costruzione — Torino (12 novembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 33,750 di **acciaio** dolce in lamiera a L. 0.40. Cauz. L. 1350. Consegna a 40 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Ottobre 23	Ottobre 30
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	516	520.50
» » Meridionali	»	713.75	714
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	366	366
» » Secondarie Sarde	»	270	270
» » Sicule	»	627	630
Buoni Ferrovie Meridionali	»	542.50	550
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	306	305
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	342	342
» » Gottardo 4 %	»	100.80	100.50
» » Mediterranee 4 0[0	»	508.50	508.50
» » Meridionali	»	322.50	322.55
» » Meridionali Austriache	»	409	408
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	314	314
» » » 2ª emiss. »		306.50	306
» » Pontebba	»	480.50	480
» » Sarde, serie *A*	»	317	312
» » » serie *B*	»	314	314
» » » 1879	»	309	309
» » Savona	»	346	340
» » Secondarie Sarde	»	464	464
» » Sicule 4 0[0 oro	»	496.50	496.50
» » Tirreno	»	488	488
» » Vittorio Emanuele	»	338	338

EMISSIONI.

Tramways a vapore Piemontesi. — A datare dal 26 corrente ottobre si procede al cambio delle azioni privilegiate e delle azioni ordinarie con le azioni nuove in Torino presso la Banca Commerciale Italiana.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Sicula. — Terza estrazione delle obbligazioni 4 0[0 (Vedi pagine *Annunzi*).

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

20 novembre. — **Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.** — Assemblea generale per le ore 14 presso la sede sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (Vedi pagine *Annunzi*).

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Avviso d'Asta.

A partire dal giorno 8 Novembre 1897, incominciando dalle ore 9 fino alle 11 1[2 e dalle 14 alle 17, verranno, presso lo Scalo di Torino P. N., poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

Avvertenza. Le merci e gli oggetti di maggior valore saranno visibili, nelle ore e nei locali predetti, nei giorni 4, 5 e 6 Novembre.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dall'11 al 20 Ottobre 1897.* — *11ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4608**	**4418**	+ **190**	**1118**	**1291**	— **173**
Media	**4608**	**4417**	+ **191**	**1110**	**1291**	— **181**
Viaggiatori	1,537,625 46	1,574,639 73	— 37,014 27	66,637 60	98,728 74	— 32,091 14
Bagagli e cani	77,292 09	79,867 52	— 2,575 43	1,408 74	2,776 85	— 1,368 11
Merci a G.V. e P.V. acc.	388,058 26	398,849 52	— 10,791 26	16,337 59	22,099 84	— 5,762 25
Merci a P. V.	1,791,345 61	1,830,992 11	— 39,646 50	65,197 27	79,674 81	— 14,477 54
TOTALE	3,794,321 42	3,884,348 88	— 90,027 46	149,581 20	203,280 24	— 53,699 04
***Prodotti** dal 1° Luglio al 20 Ottobre 1897.*						
Viaggiatori	16 812,733 30	16,259,609 65	+ 553,123 65	754,561 72	1,126,081 37	— 371,519 65
Bagagli e cani	769,830 26	750,091 08	+ 19,739 18	15,021 50	35,751 03	— 20,729 53
Merci a G.V. e P.V. acc.	3,795,316 33	3,669,765 29	+ 125,551 04	155,623 87	190,376 12	— 34,752 25
Merci a P. V.	19,034,773 00	18,478,271 70	+ 556,501 30	700,566 48	857,541 51	— 156,975 03
TOTALE	40,412,652 89	39,157,737 72	+1,254,915 17	1,625,773 57	2,209,750 03	— 583,976 46
Prodotto per chilometro.						
della decade	823 42	879 21	— 55 79	133 79	157 46	— 23 67
riassuntivo	8,770 11	8,865 23	— 95 12	1,464 66	1,711 66	— 247 00

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

9ª Decade — Dal 21 al 30 Settembre 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	87,450.00	1,470.00	9,164.00	152,263.00	646.00	250,993.00	616.00	407.00
1896	96,001.00	1,768.00	10,026.00	139,153.00	561.00	247,509.00	616.00	402.00
Differenze nel 1897	— 8,551.00	— 298.00	— 862.00	+ 13,110.00	+ 85.00	+ 3,484.00	»	+ 5.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1897.								
1896-97	825,156.00	19,046.00	110,261.00	1,200,695.00	14,191.00	2,169,349.00	616.00	3,522.00
1895-96	844,265.00	15,989.00	96,791.00	1,072,610.00	11,284.00	2,040,939.00	616.00	3,313.00
Differenze nel 1897	— 19,109.00	+ 3,057.00	+ 13,470.00	+ 128,085.00	+ 2,907.00	+ 128,410.00	»	+ 209.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	29,364.00	144.00	2,260.00	27.895,00	57.00	59,720.00	484.00	123.00
1896	33,286.00	525.00	2,202.00	18,117.00	57.00	54,187.00	484.00	112.00
Differenze nel 1897	— 3,922.00	— 381.00	+ 58.00	+ 9,778.00	»	+ 5,533.00	»	+ 11.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1897.								
1896-97	301,985.00	6,316.00	26,740.00	175,735.00	2,380.00	513,156.00	484.00	1,060.00
1895-96	323,102.00	5,812.00	25,267.00	155,023.00	1,873.00	511,077.00	484.00	1,056.00
Differenze nel 1897	— 21,117.00	+ 504.00	+ 1,473.00	+ 20,712.00	+ 507.00	+ 2,079.00	»	+ 4.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	3,956.00	51.00	148.00	570.00	»	4,725.00	23.00	205.00
1896	2,690.00	92.00	214.00	564.00	»	3,560.00	23.00	155.00
Differenze nel 1897	+ 1,266.00	— 41.00	— 66.00	+ 6.00	»	+ 1,165.00	»	+ 50.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1897.								
1896-97	28,722.00	1,398.00	1,792.00	6,618.00	»	38,530.00	23.00	1,675.00
1895-96	31,525 00	1,036.00	1,768.00	5,419 00	»	39,748 00	23.00	1,728.00
Differenze nel 1897	— 2,803.00	+ 362.00	+ 24.00	+ 1,199.00	»	— 1,218.00	»	— 53.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale Lire 130 milioni, interamente versato

A tenore dell'art. 22 dello Statuto Sociale, l'**Assemblea Generale ordinaria e straordinaria** della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 26 novembre 1897, alle ore 13, nei locali della Sede Sociale in Milano, Corso Magenta, n. 24, onde deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione;*
2. *Relazione dei Sindaci;*
3. *Presentazione del bilancio 1896-97 e relative deliberazioni;*
4. *Modificazione agli articoli 3, 21, 30 e 37 dello Statuto Sociale;*
5. *Nomina di Amministratori e dei Sindaci.*

Il deposito delle azioni dovrà essere fatto non più tardi del 18 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate.

Si avvertono gli azionisti che mentre per deliberare sugli oggetti n. 3 e 5, occorre all'assemblea la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il quinto del capitale sociale, è necessaria invece per deliberare sull'oggetto n 4 la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso.

Milano, 22 ottobre 1897. Il Consiglio d'Amministrazione.

Milano: Cassa Sociale - Banca Commerciale Italiana · Roest e C. successori Giulio Belinzaghi. — **Napoli**: Cassa Sociale. — **Roma**: Banca d'Italia - Banca Commerciale Italiana. — **Torino**: Banca Commerciale Italiana. — **Genova**: Banca Commerciale Italiana. — **Venezia**: Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti. — **Livorno**: A. e G. di V. Rignano. — **Firenze**: Banca Commerciale Italiana. - M. Bondi e Figli. — **Palermo**: Cassa delle Ferrovie Sicule. — **Berlino**: Disconto Gesellschaft. — **Colonia**: Sal. Oppenheim J.r et C. — **Francoforte** s/M: Filiale der Bank für Handel und Industrie. — **Monaco**: Merck Finck et C. — **Basilea**: Bankwerein Suisse. De Speyr et C. — **Zurigo**: Société de Crédit Suisse. — **Ginevra**: Union Financière de Genève. — **Parigi**: Société Générale pour favoriser, etc. (Rue de Provence, 54 56). **Londra**: C. I. Hambro et Son. — **Vienna**: Société I. et R. priv. Autrichienne de Crédit pour le Commerce et l'Industrie. — **Trieste**: Filiale dell'I. et R. priv. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio e Industria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima, Sede in Roma — Capitale Lire 20 milioni, interamente versato

CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA GENERALE.

In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione l'Assemblea generale è convocata per il giorno di lunedì 29 novembre prossimo, alle ore 14, presso la Sede Sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (Palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

Ordine del giorno:

1. *Convenzione 26 giugno 1897 concernente la liquidazione della partecipazione dello Stato negli utili netti.*
   Deliberazioni relative e modificazioni dell'articolo 60 dello Statuto.
2. *Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci.*
   Approvazione del bilancio al 30 giugno 1897 e della ripartizione degli utili.
3. *Nomina di Consiglieri d'amministrazione.*
4. *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.*

Gli azionisti possessori di azioni al portatore per intervenire all'assemblea generale debbono depositarle otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 21 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede Sociale, piazza Grazioli, n. 5, e la Banca d'Italia — *Palermo:* presso la Direzione Generale della Società e la Banca d'Italia — *Catania, Genova, Livorno* e *Milano:* presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia — *Messina:* presso la Banca d'Italia e la Banca di Messina — *Napoli:* presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee — *Firenze:* presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali — *Torino:* presso i Sigg. F.lli Marsaglia e Comp. in liquidazione — *Trieste:* presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di credito — *Berlino:* presso la Berliner Handels-Gesellschaft — *Francoforte s/M:* presso i signori D'Erlanger e Figli — *Basilea.* presso la Basler Handels Bank — *Londra:* presso i sigg. P. P. Rodocanachi e Comp. — *Parigi, Marsiglia* e *Ginevra:* presso il Crédit Lyonnais.

Si avvertono gli azionisti che per deliberare sull'oggetto n. 1 occorre la presenza di almeno 40 azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale, ed una maggioranza di voti che rappresenti un quinto del capitale stesso.

Roma, 20 ottobre 1897.

Il Direttore Generale
G. MAZZA.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli – via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli – via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. – via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. – via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi al Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	Via Folkestone	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSOLAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.	12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*				
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranzo				
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.	

STAZIONI		(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.	2 24 a.	2 08 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève	—	»	8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 31 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	6 55 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 48 a.	1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	↓
Novara	Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 18 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.	8 48 a.	—	4 37 p.	
Pisa	—	10 55 p.	4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.	5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.	8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna	—		2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—	6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
irenze	—	—	6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma	—	—	12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli	Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2))	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3a	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais; (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima — Sede in Roma — Capitale versato Lire 20 milioni

Terza Estrazione delle Obbligazioni 4 0|0, garantite dallo Stato

In conformità dell'avviso inserito nella *Gazzetta Ufficiale*, il 1° ottobre 1897 ha avuto luogo, alla presenza del Delegato Governativo, la 3ª estrazione delle Obbligazioni delle emissioni 1891, 1892, 1893 e 1895.

I numeri estratti sono i seguenti.

Emissione 1891.

Titoli unitari: 41 1039 1675 1813 2071 2358 3267 3293 3300 5041 5170 5172 7070 7776 8286 8493 8713 8880 8979 9543 10538 11191 12118 12179.

Titoli quintupli: 12634 12635 12908 13833 14315.

Emissione 1892.

Titoli unitari: 348 623 1169 1330 1376 1902 2501 2625 2792 3150 3178 3397 4359 6725 7379 8364 8880 9071 9610 9980

Titoli quintupli: 10327 10388 10703 11981.

Titoli decupli: 12225 12468 12502 12854 14010 14460.

Emissione 1893.

Titoli unitari: 597 1060 1852 2809 2860 3149 4292 4584 4881 5210 5332 5543 6123 6156.

Titoli quintupli: 7177 7749 8876 9383 9731 10894 11146 11183 11370 11421.

Titoli decupli: 11940 12322.

Emissione 1895.

Titoli unitari: 4 677 839.

Titoli quintupli: 2104 2446 2574 3398 3601.

I rimborsi si effettuano dal 2 gennaio 1898 a Roma, Cassa Sociale.

Roma, 1° ottobre 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 6 Novembre 1897 NUM. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LA QUESTIONE FERROVIARIA ITALIANA

(Cont. e fine — V. N. 41, 42, 43 e 44).

L'istituzione d'una Cassa destinata al servizio delle pensioni di una determinata categoria d'impiegati si può giustificare soltanto in base al concetto del versamento nella Cassa di un contributo annuale durante tutta la carriera di ciascun impiegato, fissato in modo che basti al pagamento della rispettiva pensione, e d'una frequente verifica periodica delle condizioni dell'Istituto, mediante opportuni bilanci tecnici, per accertare la corrispondenza fra le risorse dell'Istituto stesso e il peso delle pensioni da esso promesse. Se in seguito ad una di queste verifiche viene constatata la mancanza di quella corrispondenza, occorre provvedere immediatamente a ristabilirla coll'uno o coll'altro di questi due mezzi: o colmare immediatamente la deficienza, o ridurre immediatamente l'importo delle pensioni promesse. Ora, nel caso nostro, la mancanza di quella corrispondenza è accertata già da molto tempo, e saranno assolutamente insufficienti a ristabilirla le nuove risorse che furono recentemente procurate agl'Istituti. Se lo Stato e le Società, che sono sostanzialmente gli amministratori degl'Istituti di previdenza, non provvedono immediatamente a diminuire l'importo delle pensioni, assumono moralmente l'impegno di colmare la deficienza. Ma se questa è la loro intenzione, non dovrebbero trovare preferibile di abolire senz'altro gl'Istituti, risparmiando così le relative spese, e di assumerne gli oneri a proprio carico?

VIII.

Nella risposta affermativa che crediamo si debba dare alla domanda qui sopra espressa, si trova forse la più opportuna soluzione di quel complesso di questioni che siamo venuti finora analizzando. La soluzione sarebbe la seguente:

Abolire tanto le Casse Pensioni quanto i Consorzi di mutuo soccorso. — Stabilire definitivamente e con equa larghezza la misura delle pensioni, nonchè dei sussidi attualmente a carico dei Consorzi, e addossare alle Società esercenti il pagamento delle une e degli altri. — Avocare alle stesse Società i contributi presentemente pagati dagli impiegati e dagli agenti agli Istituti. — Avocare al tesoro dello Stato i patrimoni di questi Istituti e adoperare il prodotto della relativa liquidazione per sopperire alle spese occorrenti per mettere in buon assetto di esercizio le strade ferrate, alle prime spese di acquisto del materiale mobile necessario per attivare il servizio economico e al pagamento dei sussidi in conto capitale che dovessero essere aggiunti alle sovvenzioni chilometriche da accordarsi alle Società per la costruzione di talune delle rimanenti ferrovie già classificate (1).

Ammessi i nuovi contratti di esercizio, come abbiamo proposto più addietro, di una determinata durata fissa ma prorogabile a volontà dello Stato, sarà facile mediante opportuni bilanci tecnici, riferiti al momento dell'entrata in vigore dei detti contratti, determinare l'onere medio annuale (derivante dalla differenza fra la spesa per le pensioni e le entrate dei contributi) che cadrà sulle Società durante il periodo di durata fissa dei contratti stessi, per tenerne conto nella fissazione del canone da stabilirsi a favore dello Stato; tenendo conto anche, quando si tratti colle attuali Società, delle responsabilità che possono essere dimostrate a loro carico per effetto di provvedimenti da esse adottati, e tenendo conto in ogni caso di quella parte delle deficienze degli antichi Istituti che costituisce indubbiamente un debito della Società per le Strade ferrate meridionali. Nel caso poi di prolungazione della durata dei contratti oltre il periodo fisso per volontà dello Stato, si potrà con analogo procedimento determinare le variazioni da portarsi al canone pagabile dalle Società in relazione alla progressiva diminuzione dell'onere delle pensioni. Le Società, rese libere di promuovere e favorire, quando li trovino di loro convenienza, i collocamenti a riposo mediante gli opportuni accordi cogli interessati in ogni singolo caso, riusciranno più facilmente a dare alle loro aziende quell'indirizzo industriale che sarebbe più favorevole e al loro interesse e a quello del pubblico.

(1) Dagli allegati al disegno di legge n. 220, già citato, presentato alla Camera dei Deputati nella Legislatura XIX, risulta che il patrimonio complessivo dei sei Istituti ammontava al 31 dicembre 1895 a L. 113,229,369.31.

Potrà fare meraviglia che si venga a proporre l'abolizione delle Casse destinate al servizio delle pensioni per gli impiegati ferroviari, mentre si annunzia la prossima creazione di una simile Cassa per tutti gl'impiegati dello Stato. Ma, senza arrestarci ad esaminare se appunto le condizioni in cui si trovano ridotti gl'Istituti di previdenza ferroviari non debbano far nascere qualche dubbio circa l'opportunità di quella creazione, ci limitiamo ad osservare che la proposta qui sopra formulata non riguarda affatto l'ordinamento futuro delle pensioni per i nuovi impiegati ferroviari, il quale rimarrebbe affatto impregiudicato. Gli attuali Istituti sono già in realtà in condizioni di liquidazione, dal momento che una legge recentemente promulgata ha vietata l'accettazione di nuovi partecipanti, limitando l'azione degli Istituti stessi agli impiegati ed agenti entrati in servizio fino al 31 dicembre 1896. L'unica differenza adunque fra lo stato presente e la soluzione qui proposta è questa: che nel primo si ha una liquidazione lenta e di esito incerto, e l'altra darebbe invece una liquidazione immediata che assicurerebbe l'avvenire degli inscritti agli Istituti cessanti.

Non può mettersi in dubbio che questo avvenire sarebbe realmente assicurato, poichè il pagamento delle pensioni diventerebbe un debito diretto di potenti Società aventi parecchie centinaia di milioni di lire di capitale e un debito indiretto dello Stato, il quale, intervenendo nella combinazione, assicurerebbe il pagamento delle pensioni agli impiegati ferroviari, come lo assicura agli impiegati proprii che non hanno altra garanzia all'infuori di questa. I partecipanti agli Istituti che ora si abolirebbero, perderebbero, è vero, la garanzia reale costituita dal patrimonio degli Istituti stessi, ma non può nascere dubbio che a questa garanzia, la quale, sebbene reale, assicurerebbe soltanto forse la metà delle pensioni promesse, non sia da preferire quella data dalle Società e dallo Stato, dal momento che questi si impegnerebbero all'intero pagamento delle pensioni. L'interesse degli impiegati ed agenti ferroviari sarebbe dunque salvaguardato e favorito dalla proposta combinazione, nonostante l'incameramento nel tesoro dello Stato dei patrimoni degli attuali Istituti.

Questo incameramento potrà essere oggetto di critica da parte di coloro che si dicono partigiani della finanza austera, i quali potranno lamentare che si ripeta quel comodo procedimento consistente nel consumare per far fronte a bisogni immediati ciò che si è accumulato per bisogni futuri, che fu già seguìto quando il Tesoro mise la mano sulla rendita della Cassa-pensioni per gl'impiegati dello Stato, istituita nell'occasione della cosidetta abolizione del corso forzoso, sopra quella che stava in deposito a garanzia dei biglietti di Stato, sopra quella del Fondo per il culto e simili. Non neghiamo la gravità di questa censura, ma osserviamo che nel caso presente si consumerebbero bensì fondi accumulati in vista di bisogni futuri, ma lo si farebbe in gran parte per fare fronte a bisogni accumulati per effetto della trascuranza in cui furono lasciati negli anni passati, ossia in quegli stessi anni in cui si accumulavano quei fondi; — dal quale fatto risulta ancora una volta dimostrato che la finanza più severa è sempre quella che si fonda sul principio di limitare le spese alla misura dei mezzi disponibili, ma di provvedere anche immediatamente alle spese stesse di mano in mano che vengono impegnate, senza ricorrere ad artifizi che generalmente sono tanto meno sinceri, quanto più abilmente sono architettati.

D'altronde, come abbiamo veduto fin da principio, la necessità di provvedere ad un nuovo ordinamento dell'esercizio delle nostre principali reti ferroviarie ci incalza. Se per ottenere che questo ordinamento riesca il più vantaggioso possibile e per la finanza dello Stato e per il pubblico è necessario di incontrare immediatamente spese abbastanza rilevanti, e se il Tesoro non possiede i mezzi per far fronte a queste spese, non può sembrare del tutto inopportuno di adoperare a questo scopo fondi, che erano stati bensì raccolti a scopo diverso, ma sempre inerente a quella stessa azienda ferroviaria che ora si tratta di riordinare, tanto più se il riordinamento viene fatto in modo che provveda anche a quello stesso scopo per cui quei fondi erano stati raccolti.

Quanto alla necessità e alla opportunità delle spese che si dovrebbero fare, crediamo non possa sorgere dubbio per riguardo a quelle che sarebbero destinate a mettere le strade in assetto di buon esercizio e a provvedere il materiale mobile occorrente per l'attivazione del servizio economico. A coloro, i quali, nonostante le considerazioni svolte più addietro, si rifiutassero di riconoscere l'opportunità di risolvere, insieme alla questione del riordinamento dell'esercizio delle ferrovie esistenti, anche quella del compimento delle residue linee già classificate, vogliamo far considerare quali e quante saranno le difficoltà che dovrà superare il Governo per arrivare a quel riordinamento; — difficoltà d'ordine tecnico nelle trattative colle altre parti contraenti; — difficoltà d'ordine politico all'atto della approvazione, che dovrà essere domandata al Parlamento, delle combinazioni risultanti da quelle trattative.

Se l'imperfezione è propria di tutte le cose umane, lo è tanto più quando si tratta di faccenda così avviluppata, così complessa e così delicata come quella che riguarda la sistemazione di una vasta azienda ferroviaria. Qualunque possa essere la competenza, l'abilità e la fortuna dei negoziatori dei contratti occorrenti per arrivare a questa sistemazione, la soluzione risultante non potrà certamente soddisfare tutte le esigenze e darà luogo a critiche, sopratutto da parte di coloro che dimenticano troppo facilmente che il meglio è nemico del bene. Alle opposizioni basate sopra queste critiche, a quelle che le passioni, i pregiudizi, lo spirito di partigianeria sapranno suggerire, non gioverà aggiungerne altre istigate dall'offesa di interessi locali, che si sono potuti far tacere fin quando si trattava soltanto di rinviarne temporaneamente il soddisfacimento, ma che si inalbererebbero furiosamente davanti al pericolo di un rinvio indefinito.

Ricordiamo con quanta fatica e con quanta scarsa maggioranza siano state approvate le Convenzioni del 1885. *Di* esse non abbiamo dissimulati i molti e gravi difetti; ma potrebbe, chi ha senno, condannare coloro che le hanno approvate, se non dimenticando quanto impellente fosse, in quel momento sopratutto, la necessità di uscire da quel troppo prolungato esercizio governativo provvisorio, che aveva ridotte le strade ferrate in quelle deplorevoli condizioni che già conosciamo? Ebbene, se nuove Convenzioni, alla cui stipulazione il Governo, dopo trattative, che saranno necessariamente non brevi, potesse arrivare, non avessero la ventura di incontrare l'approvazione del Parlamento, non vi sarebbe probabilmente altra via di uscita all'infuori del ritorno ad un esercizio governativo analogo a quello d'allora, dal quale non potremmo sperare risultati migliori di quelli di allora. Di fronte a questo pericolo emerge chiara la necessità di provvedere affinchè il nuovo ordinamento possa soddisfare la maggiore quantità di interessi possibile, e l'onere che risulterà a questo scopo necessario sarà sempre minore di quello che scaturirebbe inevitabilmente da un nuovo esperimento di quell'esercizio ferroviario governativo, pel quale il nostro Paese si è dimostrato supremamente disadatto.

L'attuazione della soluzione del problema ferroviario che abbiamo proposta produrrebbe oneri e vantaggi al bilancio dello Stato, sia direttamente, sia indirettamente, per ripercussione degli oneri e dei vantaggi procurati all'azienda ferroviaria.

Gli oneri deriverebbero dalle sovvenzioni inerenti alla costruzione delle nuove linee e dall'accollamento all'azienda ferroviaria del peso delle pensioni e di quello per tutte le opere di miglioramento da eseguirsi in avvenire.

I vantaggi consisterebbero nella diminuzione delle spese di sorveglianza e nella corrispondente diminuzione delle spese di amministrazione delle Società, rese possibili dai semplificati rapporti fra le Società stesse e lo Stato; nei risparmi nelle spese di esercizio derivanti e dal migliore assetto delle linee e dalla introduzione di metodi di eser-

cizio più economici; nella cessazione di contributi ora dovuti dalle Società agli Istituti di previdenza; e nelle altre attuali entrate di questi Istituti, che passerebbero (all'infuori dei frutti dei patrimoni, che verrebbero liquidati) a vantaggio dell'azienda ferroviaria.

Non vogliamo indugiarci ad esaminare in quale proporzione risulterebbbero i vantaggi in confronto degli oneri, anche perchè questi ultimi sono per la maggior parte sostanzialmente indipendenti da qualunque soluzione, e l'una o l'altra combinazione non possono ottenere che il risultato, o di farli apparire evidenti o di lasciarli allo stato latente.

Alle opere occorrenti per completare l'assetto delle strade in esercizio, alle deficienze degli Istituti di previdenza, si potrà non provvedere per qualche tempo; ma i bisogni continueranno a rimanere insoddisfatti e la loro soddisfazione richiederà in avvenire maggiori sacrifizi. Le nuove costruzioni si potranno differire, ma perdendo forse l'occasione di provvedervi a condizioni meno gravose. Si potranno egualmente differire gli acquisti del materiale mobile necessario per l'esercizio economico, ma, oltre ai mancati vantaggi per il pubblico, la spesa capitale risparmiata si ripercuoterà in misura proporzionalmente più grave nella misura del canone che le Società potranno assumere di pagare allo Stato.

A coloro dunque che si opponessero, in nome della finanza austera, all'incameramento dei patrimoni degli Istituti di previdenza, per usufruirli agli scopi indicati, perchè non sarebbe che un prestito mascherato, si può ribattere che non è finanza austera neppure quella che, non provvedendo a bisogni imprescrittibili, li lascia così ingigantire. A nulla giova l'astenersi dal prendere a prestito, se si lasciano accumulare passività latenti, alle quali si dovrà poi sempre, in un modo o in un altro, provvedere. Così facendo, si può avere un bilancio colle apparenze esteriori del pareggio, ma i fautori della finanza sincera e severa non possono essere soddisfatti di un simile bilancio.

Non abbiamo la pretesa di avere indicata la sola soluzione possibile della questione ferroviaria. Lo scopo di questo studio è stato principalmente quello di dimostrare la necessità che la questione stessa venga esaminata e scrutata sotto tutti gli aspetti. Auguriamo dunque soltanto che ad una soluzione si arrivi, ma sia tale da risolvere completamente il problema senza trascurarne nessuna parte. Auguriamo che la preferenza accordata ad altre spese non ci obblighi a chiudere gli occhi ancora una volta davanti ai veri e reali bisogni dell'azienda ferroviaria e a trascurare quindi lo sviluppo di uno degli elementi più efficaci per promuovere l'incremento delle nostre produzioni e dei nostri commerci, e poter sostenere, di conseguenza, con speranza di successo, la lotta sul campo economico colle altre nazioni.

PIETRO CARMINE, *Deputato.*

LA STRADA DALL'INGHILTERRA ALLE INDIE

L'Inghilterra è separata dalle sue colonie delle Indie da una distanza di circa 10.000 chilometri, cioè dall'Europa continentale, una parte dell'Africa ed una parte dell'Asia.

Essa deve adunque, come dicono gli inglesi, avere un piede nell'India e l'altro in Egitto, che si trova a metà strada dalla madre patria. Grazie al possesso di Gibilterra e delle isole di Malta e di Cipro, essa regna nel Mediterraneo. Verso l'Occidente la strada è dunque assicurata, ma non è così nella direzione dell'Oriente.

Certo, non è facile governare un paese così lontano, di vegliare agli interessi commerciali che riuniscono la metropoli alle sue colonie, di sorvegliare i trasporti permanenti di soldati, di marinai (circa 12000 uomini sono mandati annualmente tanto in un senso che nell'altro), impiegati, con donne e fanciulli, commercianti e viaggiatori, infine di intervenire rapidamente in caso di sollevazione o di guerra: tutto ciò giustifica gli sforzi che fa l'Inghilterra, non soltanto per proteggere la strada delle Indie contro ogni guasto od interruzione, ma pure per abbreviarla il più possibile.

Questa strada corrisponde alla più antica via commerciale che traversava l'Egitto all'epoca dei Faraoni, ma che è stata abbandonata in seguito alla scoperta della via marittima contornante il Capo di Buona Speranza.

Verso il 1830, il luogotenente di vascello inglese Waghorn si occupò della questione di aprire una via transcontinentale tra l'Inghilterra e le Indie, per il servizio postale, missione a cui consacrò la vita intiera. In luogo di girare il Capo, le navi inglesi portavano i viaggiatori e la posta ad Alessandria, donde rimontavano il Nilo fino a Keneh per giungere in seguito, in quattro o cinque giorni, a dorso di cammello per la strada delle carovane, a Kosseïr, porto sul mar Rosso. Là abbordavano due volte al mese dei grandi battelli dell'India, dopo una traversata di 32 giorni, via Aden-Djedda. Era già una grande economia di tempo

Più tardi, nel 1842, la Valigia delle Indie non risaliva più il Nilo che fino al Cairo, per continuare di là per la via di Suez, attraverso il deserto. Gli sforzi ed il merito di Waghorn, il pioniere della strada delle Indie, non furono guari ricompensati, poichè morì povero ed ignorato, nel 1850, a Londra. La sua statua, che porta un'iscrizione di dedica di Lesseps, orna il Porto di Suez.

Venne in seguito l'epoca della costruzione delle ferrovie e si pensò dapprima a stabilire una linea tra Alessandria ed il Mar Rosso, con punto terminale a Berenice, porto situato a 250 chilometri al Sud di Kosseïr. Ma questo piano non fu messo in esecuzione. Dopo l'apertura della linea da Alessandria al Cairo (nel 1856), e dal Cairo a Suez, un anno dopo, la Valigia delle Indie fu rimessa alla strada ferrata. L'ultima sezione, quella dal Cairo a Suez, traversava il deserto in linea diretta verso l'Est, un po' al Nord dell'antica strada transcontinentale; la mancanza completa d'acqua, l'esercizio costoso e difficile ad assicurare regolarmente, condussero all'abbandono di questa strada dopo l'apertura della nuova linea da Zagarig a Suez, nel settembre 1868. Bentosto il canale di Suez fu compiuto (novembre 1869) ed i battelli poterono continuare la loro strada senza trasbordo. Era l'Egitto che aveva fatto i maggiori sacrifizi per il canale, per non ricavarne alcun vantaggio; il Porto di Alessandria vi perdette considerevolmente; il transito dei viaggiatori e delle merci attraverso al paese cessò ed il minimo aumento di traffico a Porto-Said non portò alcun vantaggio sensibile. Si ricordano i numerosi ostacoli che l'Inghilterra suscitò alla costruzione del canale, onde mantenere il suo monopolio nel commercio del mondo, e più tardi non soltanto essa approffittò dei grandi vantaggi commerciali e politici dell'impresa, poichè i tre quarti delle navi che passano il canale sono di bandiera inglese, ma essa ne conseguì ancora dei vantaggi finanziari importanti, riscattando le 177,000 azioni che si trovavano in possesso del vice-re.

La facoltà di bloccare il canale e di interrompere la navigazione creò nuovi timori all'Inghilterra, poichè poteva risultarne per essa delle conseguenze disastrose: per interrompere intenzionalmente la navigazione per settimane intiere, basta che una nave vada a fondo o si areni nella riva.

Per rimediare a questa situazione, si proposero parecchi espedienti. Dapprima, si propose di costruire la ferrovia dell'Eufrate che riunirebbe il mare del Nord (Trebisonda) al golfo Persico. Quantunque questa linea non conduca alle Indie, ma solamente nella direzione della penisola, e non facesse realizzare che un'economia di tempo di tre giorni, essa trovò un'accoglienza eccessivamente favorevole nei Corpi Rappresentativi inglesi. Ma la circostanza che le regioni da traversare si trovano sotto l'autorità del Sultano è stata la causa della sua non adozione.

Costruire una ferrovia lungo il canale, da Porto-Said fino ad Ismailia, sarebbe semplicemente contornare il canale senza alcun altro vantaggio; la costruzione di una ferrovia da Keneh a Kosseïr, caldeggiata da Macenzie Wallace, nel 1833, trovò poco favore. Non è che dieci anni più tardi

che se ne riprese il piano, facendo continuare in pari tempo la linea della Vallata del Nilo, e gli studi furono allora spinti seriamente.

A partire da Keneh, ove il Nilo si avvicina maggiormente al Mar Rosso, il tracciato seguiva l'antica strada delle carovane attraverso il deserto Arabico per raggiungere a 180 chilometri più lungi la baia di Kosseïr, la cui importanza strategica fu riconosciuta durante l'occupazione francese, poichè i francesi vi tennero una guarnigione permanente durante la spedizione dal 1799 al 1802.

Salvo qualche roccia da far saltare presso El-Sidi-el-Abu, questa linea non presentava grandi difficoltà tecniche. Le spese di costruzione della ferrovia erano valutate a lire sterline 337,000, quelle dei lavori del Porto a lire sterline 73,000.

Due Società private si presentarono per la concessione chiedendo il 3 per cento di interesse garantito dallo Stato per un capitale di lire 400,000. La ferrovia avrebbe abbreviato la linea di trentaquattro ore e si poteva sperare che porterebbe prontamente degli interessi, poichè la Valigia delle Indie ha pagato annualmente fino al 1888 una somma di 300,000 franchi per l'utilizzazione della linea da Alessandria a Suez, lunga 450 chilometri; ora, qui si trattava di una linea di 980 chilometri di lunghezza, sulla quale si poteva contare, inoltre, sopra 30,000 o 40,000 pellegrini per la Mecca. Noi non sappiamo perchè questo piano sia fallito.

L'Inghilterra ha seguito la costruzione della ferrovia Transcaspiana con un rammarico che ha fatto anticipare l'impianto della linea transiberiana. Si sa che in Asia gli interessi russi ed inglesi non si urtano più. Quando nel febbraio dell'anno scorso, uno *steamer* del « Norddeutsche Lloyd » si arenò nel canale di Suez ed impedì il passaggio di 65 battelli, la poca sicurezza del canale destò un nuovo allarme, tanto più che oggi già i grandi battelli debbono usare la più grande prudenza per evitare degli accidenti. Questo fatto inquietante è riconosciuto ufficialmente in un *libro azzurro*, il quale indica come unico rimedio la ripresa della circumnavigazione intorno all'Africa.

In questi ultimi tempi, si parlò di un nuovo progetto che, in verità, ha incontrato molti avversari. Questa interessante « impresa patriottica, che deve rendere l'Inghilterra interamente indipendente dal canale di Suez », è ingegnosissima in teoria, ma incontrerà in pratica moltissimi ostacoli.

Lo scopo che si propone è di evitare non soltanto il passaggio del canale, ma anche la circumnavigazione della grande penisola arabica che si stende sopra 3000 chilometri verso il Sud e di economizzare così una traversata di tre o quattro giorni nel mar Rosso.

La nuova ferrovia avrebbe il suo punto di partenza a Porto-Saïd, si dirigerebbe verso l'Est per la penisola del Sinai fino all'estremità Nord del golfo d'El-Akabah e di là in linea diretta, seguendo circa il 30° di latitudine, verso Basra sul golfo Persico, donde si staccherebbe una linea verso il porto di Koweit. Sarebbe la prima e la più importante parte della ferrovia progettata ed avrebbe una lunghezza di circa 1,600 chilometri.

Dopo il suo compimento, i battelli della Compagnia Peninsulare ed Orientale S. N. farebbero il servizio tra l'Inghilterra e Porto-Saïd, da una parte, e tra Koweit e le Indie, dall'altra, mentre che il cabotaggio nel golfo Persico continuerebbe ad essere riservato alla Compagnia « British India ».

La seconda parte della linea principale, dopo aver traversato il Schad-el-Arab ed il fiume Karoun, entra in Persia, segue la costa del golfo Persico e del Mare Arabico e giunge, passando per il Belucistan, a Karatschi, ove si raccorda alla rete delle ferrovie dell'India.

La linea da Porto-Saïd a Karatschi avrebbe una lunghezza totale di 3 800 chilometri ed economizzerebbe da 8 a 10 giorni sul tragitto tra Londra e le Indie.

Sembra che i promotori di questa linea non tengano conto sufficiente delle difficoltà tecniche e politiche che presenta una tale impresa. Fra le prime, citeremo la traversata di deserti privi di acqua od almeno poverissimi d'acqua, poi il passaggio di innumerevoli fiumi e di paludi di una distesa enorme.

Ora, si può giudicare della difficoltà di costruire una ferrovia attraverso ad un deserto, quando si consideri la linea, relativamente breve da Suez al Cairo che dovette essere abbandonata. Quanto alle difficoltà politiche, bisognerà ottenere l'autorizzazione delle potenze dell'Oriente.

Da Port-Saïd ad El-Akabah, il tracciato passa attraverso il deserto di Sinai, territorio appartenente all'Egitto, e che si trova sotto l'influenza inglese. Ma, presso Akabah, la traversata della valle offre già molte difficoltà per arrivare al piano Arabico, paese affatto inproduttivo, ma più pietroso (Arabia Petrea) che sabbioso.

Secondo i rapporti di diversi viaggiatori, esisterebbe una contrada fertile, probabilmente il letto di un antico fiume, tra la vallata di Sirhan, per El-Dschauf ed il Schad-el-Arab (confluente dell'Eufrate e del Tigrè), che sembra creato apposta per l'impianto di una ferrovia. Ma resta ancora un paese inesplorato di una estensione di più di 300 chilometri, al quale si attribuisce il carattere delle regioni vicine.

Ora, dei dati come questi non devono essere accettati che colla maggior circospezione, perchè gli esploratori hanno uno scopo diverso dallo studio di una ferrovia e non si rendono che un conto assai inesatto delle condizioni necessarie a questo impianto.

L'Arabia centrale si trova sotto l'autorità del Sultano, ma il suo capo è in realtà lo Scheik di Gebel Schammar, di cui si potrà probabilmente cattivarsi la benevolenza con buone parole e denaro.

Sarebbe più facile costruire una ferrovia prendente il suo punto di partenza alla costa Siriaca, per esempio a Tripoli, come si progettò anni sono, e che potrebbe raccordarsi alla rete d'Anatolia; è vero però che questo progetto soddisferebbe meno gli interessi inglesi.

D'altra parte, non si deve sperare che, per la costruzione della ferrovia indiana, gli Arabi offriranno il loro concorso, come i Fellahs l'hanno fatto in Egitto, perchè si ingannerebbe a partito.

Il signor Giulio Böhm, direttore del Museo Commerciale austriaco, che conosce bene il paese ed i suoi abitanti, dipinge questi Arabi come dei nomadi fieri e nemici del lavoro e senza alcun bisogno. Hanno i loro cammelli ed i loro cavalli; si nutriscono esclusivamente di latte e non conoscono nemmeno l'uso del tabacco e del caffè. Essi non saranno di alcuna utilità per la ferrovia. Il denaro non ha alcun valore per essi e non hanno alcuna ragione di lavorare per procurarsene.

Lasciando il paese dello Scheik, la linea penetra nel dominio del Sultano per arrivare a Basra. Si otterrà un firmano per questa piccola, ma importante sezione ?

C'è molta ragione di dubitarne. Inoltre la costruzione della linea incontrerà enormi difficoltà tecniche. Più lungi, verso l'est, la linea continua, senza incontrare serie difficoltà, salvo il passaggio dei monti Melange e Mekran, verso le rive meridionali della Persia e del Belucistan. I numerosi e grandi fiumi, che sboccano nel golfo Persico, necessiteranno dei ponti di molta importanza.

Non si vede come la Persia, che si trova sotto l'influenza russa, potrebbe essere condotta a concedere una linea che non attraversa il paese, ma che lo contorna e non gli porta adunque alcun vantaggio. Solo il Belucistan del Kan di Kelat, che si trova sotto la supremazia dell'Inghilterra, si mostrerà conciliante.

Tuttavia, ovunque la prima questione da risolvere è quella del trasporto del combustibile.

Tutta la linea potrebbe essere costruita con una somma di Ls. 15 milioni, cioè circa Ls. 6000 per miglio, prendendo per base le spese di primo impianto delle ferrovie indiane. Per procurarsi questo capitale sarebbe, naturalmente, indispensabile una garanzia dello Stato. Si può evidentemente ammettere, che a detrimento del canale di Suez, la ferrovia avrebbe da trasportare una notevole parte del traffico at-

tuale dei viaggiatori e delle merci in destinazione dell'Arabia, della Mesopotamia, della Persia, delle Indie e dell'estremo Oriente (si può contare sopra 20,000 viaggiatori di prima classe, più un gran numero di pellegrini). Per contro, il calcolo del prodotto della linea: = Ls. 2 milioni per i trasporti ferroviari, Ls. 200,000 per il servizio telegrafico, cioè, diffalcando il 40 per cento per le spese d'esercizio (Ls. 840,000), un prodotto netto di Ls. 1,260,000, questo calcolo diciamo noi, non ha che un valore teorico. Lo spirito intraprendente degli inglesi è noto, ma probabilmente questo progetto non avrà il successo che alcuni si ripromettono.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(Attivazione dell'orario invernale, istituzione di treni di lusso Calais-Parigi-Roma e riattivazione dei treni di lusso Vienna-Nizza-Cannes).

Col giorno 15 andante andrà in vigore sulle Strade Ferrate del Mediterraneo l'orario invernale, il quale comprenderà le consuete modificazioni d'orario, richieste dai bisogni della stagione, cui si va incontro.

Con tale orario non vengono introdotte sensibili modificazioni nelle comunicazioni celeri; saranno soltanto anticipati di una ventina di minuti, per tutto il loro percorso, i treni 9 e 29, i quali partiranno rispettivamente da Torino e da Milano alle 8.20 e 9.50. Di conseguenza il 9 arriverà a Genova alle 11.40 ed il 29 alle 12, anzichè alle 12 e 12.20 come attualmente.

Contemporaneamente all'attivazione dell'orario invernale, sarà istituito un treno settimanale di lusso da Calais a Roma e viceversa, in corrispondenza immediata da e per Londra. Il treno di lusso discendente partirà da Londra ogni lunedì mattina alle 9, toccherà Parigi verso le 16.30, arriverà a Torino il martedì alle 8.58; ne ripartirà alle 9.10 ed arriverà a Roma alle 22.35. Nel senso inverso il treno di lusso partirà da Roma alle 8.37 del sabato, arriverà a Torino alle 21.55, ne ripartirà alle 22.3, passerà a Parigi verso mezzodì ed arriverà a Londra alle 19.30 della domenica. Il diretto 15 attualmente in partenza da Torino alle 8.45 verrà posticipato di 20 minuti per metterlo in coincidenza col detto treno di lusso proveniente da Calais.

A cominciare dal 15 andante saranno pure riattivati e resi giornalieri i treni di lusso Vienna-Nizza-Cannes.

><

Conferenza a Parigi per il riordinamento dei servizi diretti italo-francese ed italo-franco-inglese per viaggiatori e bagagli.

Come abbiamo annunciato nel n. 43, il 26 ottobre si riunì a Parigi, presso la Direzione delle Ferrovie dell'Est, una Conferenza di Delegati delle Amministrazioni partecipanti ai servizi diretti per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia e fra l'Italia e Londra, per le vie di Ventimiglia, Modane e Gottardo-Francia.

Il risultato della Conferenza fu oltremodo soddisfacente, nella stessa essendosi risolte importanti questioni, che da lungo tempo tenevano divise le diverse Amministrazioni.

Così fu convenuto: la ripresa della registrazione diretta dei bagagli da Londra all'Italia; l'aumento da 25 a 30 kg. sui percorsi inglese e francese della franchigia per i bagagli spediti da Londra all'Italia; la proroga di validità, mediante un supplemento di prezzo, dei biglietti di andata e ritorno fra l'Italia, la Francia e Londra per tutte le vie; la spedizione come bagaglio dei velocipedi.

Furono anche concordate, fra altro, l'istituzione dei biglietti di andata e ritorno fra Genova e Londra, e la estensione alla via più economica di Dieppe-Newhaven di tutte quante le corrispondenze con Londra esistenti per la via di Calais o Boulogne.

La Presidenza fu tenuta dal signor ingegnere Gérardin, Capo dell'esercizio delle Ferrovie dell'Est, coadiuvato dai signori Fiévet, Sotto-Capo dell'esercizio, e Bonnet, agente internazionale delle stesse Ferrovie, ed è alla loro competenza e cortesia che è in gran parte dovuto il successo della Conferenza, i cui risultati pratici non dubitiamo che siano presto attuati.

><

Ferrovia Albano-Lovere.

(Domanda di concessione).

La Deputazione provinciale di Bergamo in esecuzione di una deliberazione del Consiglio provinciale, ed in base alla legge 27 dicembre 1896, ha fatto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere:

1. La concessione per la costruzione e l'esercizio per anni 70, di una ferrovia sulla linea di Valle Cavallina, da Albano a Lovere, della lunghezza di metri 34,854, da eseguirsi in conformità alle modalità del terzo tipo delle ferrovie economiche a calibro ordinario, con materiale mobile speciale, in conformità del progetto allegato alla istanza, e che fu studiato dall'Ufficio tecnico della Provincia;

2. Il raccordamento della nuova linea suddetta colla stazione delle ferrovie Adriatiche ad Albano, sulla linea da Bergamo a Rovato;

3. Il concorso dello Stato nelle spese di costruzione e di esercizio della progettata ferrovia, in base alle disposizioni dell'articolo 15 della succitata legge 27 dicembre 1896, mediante un'annua sovvenzione chilometrica per anni 70, nella misura massima stabilita dalla legge 25 luglio 1887, n. 4785 e delle leggi che fossero successivamente emanate;

4. La concessione di tutte le esenzioni e facilitazioni ammesse dalla legge 27 giugno 1873, n. 1475 e successive, nonchè di quelle consentite in altri analoghi casi, relativamente alla introduzione di macchine e materiali in franchigia dall'estero, ribassi di tariffe pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, esenzioni e riduzioni di diritti proporzionali di registro e bollo pei contratti ed atti da stipularsi in dipendenza della concessione e delle relative espropriazioni di terreni.

La spesa preventivata per la costruzione della nuova linea, compreso l'armamento, è calcolata di L. 2,700,000, a cui aggiungendo il costo del materiale mobile, in ragione di L. 15,000 al chilometro, ossia in cifra tonda L. 500,000, si ha una spesa complessiva di L. 3,200,000, la quale corrisponde ad un costo medio chilometrico di L. 90,000 circa.

L'armamento della strada sarà formato da rotaie in acciaio, del tipo Vignole, del peso di chilogr. 30 a metro lineare e della lunghezza di m. 9. Il collegamento delle rotaie sarà fatto a giunto sospeso, ed ogni campata poserà su n. 10 traverse di rovere delle dimensioni di 0.20 × 0.12. La larghezza della via al piano di formazione sarà di m. 4 e di m. 4 sarà la larghezza libera dei manufatti fra i parapetti. La larghezza della massicciata alla base sarà di m. 3.40, ed in sommità, al piano del ferro, di m. 2.60. L'altezza della massicciata sarà di m. 0,35.

Lungo la nuova linea sono proposte n. 5 stazioni per uso dei seguenti paesi: Albano, Trescorre, Borgo di Terzo, Sovere e Lovere Lago. Sono poi anche progettate n. 5 fermate colle denominazioni di cui infra, cioè: Buzzone, Casazza, Ranzanico, Endine e Lovere Alto.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada è prevista la costruzione di n. 12 case cantoniere e di n. 20 garette in muratura.

Le opere d'arte preventivate in progetto sono le seguenti: 10 tombini con lastroni; 12 tombini a volto della luce di m. 1; 16 acquedotti della luce di m. 2; 4 acquedotti della apertura di m. 3; 1 ponticello di m. 3; 5 ponticelli di m. 4; 1 tomba a volta della luce di m. 2; 2 ponti in ferro sulla Roggia Borgogna, uno di m. 8 e l'altro di m. 6.50; 2 ponti in ferro sul Fiume Cherio entrambi della luce di m. 10; 1 ponte a volto di m. 6 di apertura; 1 ponte sul torrente Seniga di m. 7 ed altro sul torrente Tadone di m. 11.50; 1 ponte sulla Strada Nazionale di m. 7; 1 viadotto in 6 arcate della luce caduna di m. 7; 1 ponte sul vallone Resudio di m. 16 di apertura. È inoltre prevista la costruzione di una galleria della lunghezza di m. 62 e di parecchi muri di sostegno e di controrivo.

L'andamento planimetrico della via è formato da metri 23,674 di rettilinei e da m. 11,180 di tratti in curva, con raggi compresi fra un massimo di m. 1000 ed un minimo di m. 100. L'altimetria della linea è costituita da m. 5567 di orizzontali, da m. 11,187 di tratti in ascesa e da m. 14,100 di livellette in discesa. La pendenza massima raggiunge il 29 per mille.

><

Ferrovia Udine-Pontebba.

(*Progetto di lavori di difesa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato alla superiore approvazione la proposta per difendere la ferrovia Udine-Pontebba contro la caduta di massi fra i chilom. 57.785 e 57.965 mediante la costruzione di un tratto di galleria artificiale fra i chilometri 57.785-57.828.81 e di due tratti di muro paramassi fra i chilom. 57,785-57.828.81 e 57.889.81-57.965. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 99,000. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità; ed alla costruzione dei lavori si propone di provvedere mediante gara a licitazione privata fra Ditte favorevolmente conosciute.

><

Rete Mediterranea.

(*Percorrenza del materiale rotabile nel 3° e 4° trimestre 1896-97*).

Diamo la percorrenza effettuata dal materiale rotabile sulle linee della Rete Mediterranea durante i trimestri 3° e 4° dell'esercizio 1896-97:

		3° trimestre	4° trimestre
Locomotive . .	Km.	8,675,739	8,787,636
Carrozze . . .	»	33,897,528	35,673,707
Bagagliai . . .	»	8,987,146	9,206,240
Carri da merce .	»	67,124,719	70,201,346

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Esami di abilitazione da fuochisti a macchinisti*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, tenuto presente che si verificano numerose vacanze nel personale di macchina, mentre aumenta il lavoro, ha chiesto al R. Ispettorato delle Ferrovie che venga effettuato al più presto una nuova sessione d'esami di fuochisti da abilitarsi alle funzioni di macchinisti. E pertanto lo ha pregato di designare la Commissione pei relativi esami, i quali dovrebbero aver luogo presso il R. Ufficio del Circolo ferroviario in Torino. La predetta Amministrazione ha già delegato a rappresentarla nella Commissione stessa il signor cav. ing. Giacomo Silvola, ingegnere capo-sezione principale del servizio della trazione.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

(*Lavori alla stazione di Pisciotta*).

Il giorno 29 ottobre p. p.. in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori d'impianto di una conduttura forzata pel rifornitore di Pisciotta, nella linea Reggio-Eboli, dell'importo approssimativo di L. 26,000. Alla gara furono invitate 4 Ditte, che tutte concorsero, rimanendo provvisoriamente aggiudicataria la Ditta De Dominicis ing. Romolo di Roma, col ribasso del 12.49 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Assemblea generale degli azionisti*).

Il Consiglio d'Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia, nella seduta del 20 ottobre p. p., ha approvato il bilancio dell'esercizio chiuso al 30 giugno, da sottoporsi all'Assemblea degli Azionisti.

Il Consiglio propone di distribuire alle azioni (da L. 500) L. 34, cioè lire 1.50 di più del precedente esercizio.

L'Assemblea degli azionisti è convocata per il 29 novembre corr., col seguente *Ordine del giorno:*

1. Convenzione 26 giugno 1897 concernente la liquidazione della partecipazione dello Stato negli utili netti; deliberazioni relative e modificazioni dell'art. 60 dello Statuto;
2. Relazione del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci; approvazione del bilancio al 30 giugno 1897 e della ripartizione degli utili;
3. Nomina di Consiglieri d'amministrazione;
4. Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.

><

Ferrovie economiche biellesi.

Col 5 novembre è andato in vigore, sulle linee esercitate dalla Società delle Ferrovie economiche biellesi, l'orario invernale.

Rimangono invariati gli orari delle tramvie Ivrea-Santhià, in vigore dal 20 luglio 1897, e Biella-Cossato, in vigore dal 29 agosto 1897.

><

Servizio cumulativo
fra la ferrovia della Valle Seriana e l'Adriatica
e la Mediterranea.

Siamo informati che l'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea, ha concertato colla Società per la ferrovia della Valle Seriana, di protrarre nuovamente, e cioè fino al 31 dicembre p. v., l'entrata in vigore del nuovo contratto per il servizio cumulativo fra l'Adriatica e la Mediterranea da una parte e la Società della predetta ferrovia di Valle Seriana dall'altra.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc.,*
presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 470 per la riverniciatura dei dischi di segnalamento a distanza e dei dischetti degli scambi delle stazioni del tronco Castrocucco-Sant'Eufemia Marina della linea *Battipaglia-Reggio;*

2. Il contratto stipulato colla Ditta Union des gas di Milano, per la fornitura di n. 40 carri aperti a sponde alte ed a due carrelli, della portata di 30 tonnellate;

3. Il progetto pell'impianto del secondo binario sul ponte Sesia, fra le stazioni di Vercelli e di Borgo Vercelli lungo la ferrovia da *Torino a Milano;*

4. Il contratto stipulato colla Ditta ing. E. Breda e Comp. di Milano, per la fornitura di un carro da 30 tonnellate aperto, a sponde alte ed a due carrelli;

5. Il preventivo della spesa di L. 290 per l'impianto di condotta d'acqua pel servizio scaldapiedi in stazione di Ormea, della linea *Ceva-Ormea* e per l'applicazione di serramenti al locale adibito al servizio stesso;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Balleyder fratelli di Sampierdarena, per il completamento delle travate metalliche sul tronco Borgotaro-Berceto nella ferrovia da *Parma a Spezia;*

7. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento di una spalla del viadotto Canale al chilom. 279.661.90 della linea *Montepescali-Asciano.* Spesa preventivata L. 3460;

8. Il preventivo della spesa di L. 2500 per provvedere alla sistemazione del muro a mare alla progressiva 56.170 della linea *Genova-Spezia;*

9. Il preventivo della spesa di L. 400 per il prolungamento delle barriere per assicurare il bestiame sul piano caricatore della *stazione internazionale di Chiasso;*

10. Il contratto stipulato colla Ditta Carmine Guerriero di Quadrelle, per la fornitura di n. 1319 traversi di quercia pell'ampliamento della *stazione di Potenza;*

11. La proposta per il consolidamento e la sistemazione della trincea detta di Renaccio, fra le progressive 245.300 e 245.455 della linea da *Chiusi ad Empoli,* con preventivo di spesa di L. 4150;

12. Il preventivo della spesa di L. 400 per il completamento e l'allevamento delle siepi di chiusura sul tronco da Borgotaro a Guinardi della ferrovia *Parma-Spezia;*

13. La proposta di sistemazione della piattaforma di m. 5.50 della stazione di Corace nella linea *Marcellinara-Corace.* Spesa prevista L. 650;

14. Il progetto per la costruzione di un piano caricatore nell'interno del magazzino merci a piccola velocità nella *stazione di Scafati* della linea Napoli-Eboli. Spesa preventivata L. 1900;

15. Il preventivo della spesa di L. 3200 per i lavori di sistemazione dello scolo delle acque a monte del cavalcavia San Pietro al chilom. 67.076 fra le stazioni di Rosarno e di Nicotera, nella ferrovia da *Reggio a Castrocucco* con annesso preventivo di spesa di L. 3200.

(Gare aperte).

Il giorno 10 del corrente mese, come abbiamo preannunciato, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che perverranno dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto delle opere murarie e metalliche occorrenti pei lavori di riordinamento dei servizi viaggiatori e merci a grande velocità in stazione di Torino (Porta Nuova).

Il successivo giorno, presso la Direzione medesima, avranno luogo le gare a licitazione privata per la fornitura degli assi montati e delle molle destinate alle carrozze, della 5ª rinnovazione, state recentemente appaltate.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Proposte di lavori approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato le seguenti proposte dell'Adriatica:

1. Proposta per il prolungamento del binario d'incrocio nella fermata di Varano, lungo la ferrovia *Bologna-Otranto.* Spesa preventivata L. 12,800, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

2. Proposta di ricostruzione, con copertura in lastroni di pietra, del ponticello a fasci di rotaie di m. 1 di luce al chilom. 17.630 della linea da *Porto Civitanova ad Albacina.* Spesa occorrente L. 650;

3. Proposta per modificare parzialmente il tracciato della cunetta murata in corso di costruzione a monte della trincea fra i chilom. 118.700 e 118.920 della linea *Roma-Sulmona.* Spesa prevista L. 1280;

4. La proposta per lo spostamento della stadera e ponte e della sagoma di carico nella stazione di Belluno, della linea *Treviso-Belluno.* Spesa preventivata L. 1000.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la costruzione di un cesso isolato in prossimità della rimessa locomotive nella stazione di Lucera, nella linea *Foggia-Lucera,* con preventivo di spesa di L. 540;

2. Il contratto stipulato colla Ditta Betti Guido per la sistemazione con volti in muratura dei ponti sul torrente Serra ai km. 116.563.45, 119.165.95, 119.554.90, 119.892.15, 120.025.50 e 120.384.95 da Roma, della linea *Orte-Foligno-Falconara;*

3. La proposta per ricavare una sala d'aspetto di prima e seconda classe nel fabbricato viaggiatori della stazione di Rezzato, nella linea *Milano-Venezia;*

4. La convenzione col Comune di Tagliacozzo per la concessione al Comune medesimo di una parte dell'acqua sgorgante dall'imbocco Sulmona della galleria di Montebove, lungo la ferrovia da *Roma a Sulmona;*

5. L'appendice al contratto stipulato coll'Impresa Buscaglia Carlo per l'esecuzione dei lavori di adattamento della travata metallica occorrente per il sottovia al km. 20.057 della ferrovia da *Colico a Chiavenna;*

6. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla costruzione di due case cantoniere ai km. 20.565 e 29.003 della linea *Ferrara-Ravenna-Rimini.* La spesa all'uopo preventivata ascende complessivamente a lire 19,600;

7. La proposta per eseguire alcuni lavori di completamento sul tronco da Fabriano a Pergola, nella ferrovia da *Fabriano a Sant'Arcangelo,* con annesso preventivo di spesa di L. 3440;

8. La proposta per la costruzione di muri di sponda sopra e sotto-corrente al ponte sul fosso San Cipriano al km. 268.432.90 da Roma, della linea *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze.* Spesa preventivata L. 5000;

9. La proposta per la sistemazione dell'intervia dei binari di corsa nella stazione di Laterina, lungo la ferrovia da *Roma a Firenze,* con annesso preventivo di spesa di L. 3000;

10. Il preventivo della spesa di L. 900 occorrente per sistemare la posizione del segnale a disco verso Casarsa, e per l'impianto di un apparecchio elettrico di co-

mando nella stazione di Codroipo lungo la ferrovia da *Mestre a Cormons;*

11. La proposta per il prolungamento del binario di incrocio, e per il miglioramento delle chiusure dal lato verso Otranto, della stazione di Grottamare, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto.* La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 17,900;

12. Progetto per l'acquisto dei materiali metallici d'armamento occorrenti per la manutenzione, per il rinnovamento dei binari, per i rifacimenti in acciaio, e per gli ampliamenti di stazioni durante l'esercizio finanziario 1° luglio 1897-30 giugno 1898. L. 1,511,318.89;

13. Progetto per impiantare nella stazione di Bologna la stadera a ponte a rotaia continua da togliersi d'opera dalla stazione di Compiobbi e per reimpiegare nella stazione di Passignano la stadera a ponte (vecchio tipo) da togliersi d'opera dalla stazione di Firenze S. M. Novella.

><

Con approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici è stato disposto che i treni diretti N. 22, 24 della linea Milano-Venezia facciano fermata alla stazione di Rezzato per servizio viaggiatori e bagagli.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Proposta dei lavori occorrenti alla copertura dei piani caricatori delle stazioni di Saponara, Bauso, Piraino, Terranova e Zappulla esistenti sul tronco Messina-S. Agata della linea Messina Patti-Cerda, L. 12,920;

2. Progetto per la costruzione di una casa cantoniera doppia con forno e cisterna al km. 132.152 da Palermo della Bicocca-S. Caterina. Da approvarsi per la spesa di L. 10.607.25 ed agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

3. Progetto dei lavori di consolidamento alla frana Balataliscia fra i km. 130,450 e 130.750 da Palermo della Canicattì-Caldare, L. 28,800;

4. Elaborati d'appalto relativi alla fornitura dei materiali metallici d'armamento:

Per la manutenzione dei binarî e degli scambi in ferro occorrenti per l'esercizio 1897-98;

Per il rifacimento in acciaio di m. l. 27,513.46 di binario armato in ferro per l'esercizio 1897-98;

Per il rifacimento in acciaio di n. 30 scambi armati in ferro da eseguirsi nell'esercizio 1897-98;

Pei lavori a carico dei fondi speciali, esercizi 1896-97 e 1897-98;

Per la manutenzione dei binari e degli scambi in acciaio per gli esercizi finanziari 1896-97 e 1897-98.

><

Biglietti ferroviari ad itinerario combinabile.

A cominciare col 1° novembre (come abbiamo già annunziato) venne adottato dalle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico il sistema dei biglietti a itinerario combinabile. Trattasi, come è noto, di biglietti a prezzi ridotti, il cui itinerario può — entro determinati limiti di percorrenza — essere stabilito dal viaggiatore a sua scelta per effettuare viaggi circolari, di andata e ritorno, o in parte circolari ed in parte di andata e ritorno.

La riduzione assegnata ai prezzi dei nuovi biglietti non è mai minore del 20 0[0 ed elevasi per alcune linee a misura assai maggiore.

Speciali ulteriori riduzioni sono concesse per i viaggi di oltre 2000 chilometri, per i viaggi delle famiglie e comitive e per i ragazzi.

I biglietti circolari e gli andata e ritorno speciali fin qui in vigore, per lunghe percorrenze in servizio cumulativo fra le Reti Mediterranea ed Adriatica vengono tutti soppressi, però i biglietti per gli itinerari più frequentati o che non possono essere surrogati dai biglietti ad itinerario combinabile, quali gli attuali circolari di percorrenza inferiore a 400 chilometri, sono sostituiti da biglietti *combinati* che si distribuiscono, senza speciali formalità, ai prezzi ed alle condizioni di quelli ad itinerario combinabile.

Rimangono in vigore i circolari ad itinerario fisso in servizio cumulativo colle Ferrovie Sicule e quelli per le escursioni ai laghi.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa approvarsi un progetto compilato dalla Mediterranea, relativo a lavori di rialzamento di dette briglie, ed alla costruzione di una terza nel torrente Cupa 3° al km. 257.980 della strada ferrata da Eboli a Metaponto;

Ha dato il suo parere circa il condono della multa contrattuale a carico dell'Impresa Chiarano, per ritardo da essa frapposto nel compimento dei lavori di riparazione di alcuni tratti della vôlta della galleria Magazzinazzo, lungo la ferrovia da Roccapalomba a Santa Caterina;

Ha manifestato l'avviso che ai soli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa approvarsi un progetto, compilato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per il raddoppio del binario nel tratto Monza-Carmago, della ferrovia Milano-Chiasso;

Ha dato il suo parere sulla domanda di compensi extracontrattuali, avanzata dall'Impresa Stefano Pesci, in riguardo ai lavori da essa eseguiti per la formazione di una scogliera fra i km. 98.769 e 99.129 della ferrovia da Eboli a Metaponto.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Ci informano da Cagliari che quella Camera di Commercio ed Arti ha vivamente interessati i Ministeri dei Lavori Pubblici, e di Agricoltura, Industria e Commercio a provvedere affinchè la stazione di Oristano venga ammessa a fruire del beneficio della tariffa speciale a piccola velocità accelerata, attivata nello scorso mese di luglio, per favorire il traffico delle frutta fresche e degli ortaggi sulle ferrovie principali e secondarie della Sardegna, e l'importazione di quei prodotti nel continente. E ciò in considerazione che Oristano è un centro importante di produzione orticola.

—

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata la seguente proposta, presentata dalla Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica, per una modificazione all'art. 14 delle tariffe:

« Pei trasporti di petrolio, di vino, di alcool (alcool etilico o spirito di vino, alcool amilico o spirito di patate, alcool metilico o spirito di legno) in vagoni-ser-

batoi o cisterna, il peso minimo tassabile si computa in ragione rispettivamente di Kg. 0.780, di Kg. 0.970 e di Kg. 0.800 per ogni litro di capacità ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Sempione. — Il Gran Consiglio del Vallese adottò in prima lettura la legge concernente le concessioni accordate per il Sempione.

Ferrovia Napoli-Ottaiano. — Il Tribunale chiuse la moratoria della ferrovia Napoli-Ottaiano, omologando il concordato.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,222,016.67, con una diminuzione di L. 132,963.68 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1897 si ragguaglia a L. 46,260,443.13, presentando un aumento di L. 537,975.03 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 334,706, con un aumento di L. 36,013 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1897 ammontano a L. 3,055,74, con un aumento di L. 165,283 sull'esercizio precedente.

Ferrovia economica Tortona-Villalvernia. — Il 31 ottobre, u. s., nell'aula del Palazzo Civico di Tortona, promossa da un gruppo di capitalisti, vi fu una adunanza delle Autorità locali e del Circondario, intesa a dare esecuzione ad un progetto di ferrovia economica da Tortona a Villalvernia, lungo le amene e ricche colline che si specchiano in Val Scrivia, abbreviando così di circa 10 chilometri la distanza fra Tortona e Genova.

La spesa dell'importante opera ammonterebbe a circa 600 mila lire, che si coprirebbe col concorso dei numerosi Comuni che vi hanno interesse e col sussidio chilometrico governativo.

Autore del progetto di questa ferrovia, come di quella per Godiasco-Varzi, è l'ing. Camillo Bonadeo.

Nella riunione odierna vennero eletti: a presidente onorario del Comitato promotore definitivo l'on. comm. Pietro Bertarelli; a vice-presidente l'on. comm. Giacinto Frascara; a presidente effettivo il nobile cav. Antonio Rati-Opizzone, sindaco di Tortona; a vice-presidente l'ingegnere Rodolfo Bogliolo, di Genova.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Il giorno 30 ottobre, u. s., in una Sala del Palazzo Municipale di Torino ebbe luogo l'annunciata adunanza del Comitato per la ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale.

Presiedeva il conte E. Di Sambuy, il quale scusò l'assenza del presidente onorario il Sindaco di Torino. Intervennero gli onorevoli Villa, Ferrero di Cambiano, Calleri, Rogna; i consiglieri provinciali senatore Angelo Rossi, avv. E. Daneo, barone Ricci des Ferres, avv. Giordano, avv. Pangella, il marchese Guasco di Bisio, l'avv. Badini-Confalonieri, gli ingegneri Riccio e Vincenzo Soldati, e molte altre notabilità e rappresentanti dei Comuni interessati.

Su proposta dell'on. Calleri si è deliberato:

Viene approvata la proposta che si costituiscano in Comitato generale tutti i presenti all'adunanza, tutti quelli che, sebbene non presenti, sono stati invitati, tutti i Sindaci dei Comuni più direttamente interessati, nonchè quelli dei Comuni che vi hanno interesse meno diretto e che aderiscono alla costruenda ferrovia, i consiglieri provinciali delle località toccate dalla linea, lasciando alla Presidenza di compiere i relativi incombenti e fare quelle altre aggiunte che crederà più opportune, e si chiama a far parte del Comitato l'ing. comm. Berruti che, coll'ing. comm. Pellegrini e coll'ing. Riccio, costituivano il Sotto-Comitato tecnico dell'ultimo Comitato, che fece eseguire il progetto dall'ing. comm. Soldati.

Stante l'estensione del Comitato generale, si è poi approvata la nomina di un Comitato esecutivo composto di 10 membri, oltre il presidente, i vice-presidenti e due segretari.

Si delegò alla Presidenza la nomina dei dieci membri e dei due segretari.

La Presidenza accettò, e riservandosi di fare la nomina del Comitato esecutivo, ha chiamato fin d'ora a fungere da segretari l'avv. Giordano e l'avv. Badini-Confalonieri.

Tramvia a vapore Iseo-Rovato. — Il 1° corrente è stata inaugurata la tramvia a vapore Iseo-Rovato-Chiari. Il treno inaugurale giunse alle ore 15.30 ad Iseo, coi deputati Zanardelli, Bonardi e Morandi, col prefetto Minervini ed altre autorità, ricevuti dal Comitato locale, dalle rappresentanze di molti Comuni limitrofi e da gran folla. Tosto si formò il corteo che si recò nel locale delle scuole dove si tenne un banchetto di 200 coperti.

Al levar delle mense si pronunziarono vari discorsi, uno dei quali dell'on. Zanardelli, che inneggiò alla prosperità delle valli bresciane e dell'industria italiana.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *La chiusura della ferrovia del Monte Generoso.* — Oggi, 6 novembre, si chiude l'esercizio della ferrovia del Monte Generoso per quest'inverno.

Ferrovie Suakim-Berber e Suakim-Cassala. — Assicurasi che il Sindacato avente il monopolio del commercio del Sudan ricostruirà la ferrovia Suakim-Berber.

Il *Daily Telegraph* è informato dal suo corrispondente al Cairo che la nuova frontiera fra l'Eritrea e l'Egitto, dopo la cessione di Cassala, sarà all'Est della valle Barka. L'anno venturo s'inizieranno i lavori d'una ferrovia Suakim-Cassala. E' probabile che, quanto prima, il Governo egiziano presenti un progetto per la concessione di tutte le strade ferrate egizio-sudanesi al miglior offerente.

Il sidar Kitchener ed il colonnello Parson, governatore di Suakim, si recano al Cairo per trattare la questione della ferrovia di Cassala. Le forze che debbono occupare questa città e le provvigioni necessarie già sono pronte a Suakim.

Ferrovie Russe. — *Una ferrovia sul ghiaccio.* — Il Consiglio Municipale di Cronstadt ha autorizzato, per la prossima stagione invernale, la costruzione sul ghiaccio di una ferrovia elettrica, tra quella città e Ovanienbaum da una parte, e dall'altra con Lissy Noss.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *I risultati del 1896.* — La *Commissione federale del commercio* ha pubblicato il 9° Rapporto annuale sulle ferrovie. Al 30 giugno 1896 le ferrovie sommavano a 182,776 miglia (il miglio equivale a 1,609,3 metri), con un aumento di 2,119 miglia sull'anno precedente. Il capitale investito nelle ferrovie era di dieci miliardi 566,865,000 dollari. Il totale dei dividendi è stato 87,603,000 di dollari. I viaggiatori trasportati durante l'anno sono stati 511,772,737, con un aumento di più di quattro milioni se si paragona questo risultato a quello dell'anno precedente, ma l'anno 1895 era stato particolarmente debole, il numero dei viaggiatori essendo stato inferiore di 33,266,837 a quello dell'anno 1895 a quello dell'anno 1894. Le cifre del 1896 non presentano, adunque, che una debole ripresa sull'enorme diminuzione

constatata nel 1895: diminuzione dovuta verosimilmente alla crisi di quell'anno.

Il tonnellaggio delle merci trasportate ha presentato, invece, un tutt'altro fenomeno: si è elevato a 765,891,385 tonnellate, ed è stato il più grosso che si sia mai finora constatato nelle ferrovie degli Stati Uniti.

Il guadagno lordo delle ferrovie è stato di un milione e 150,169,000 dollari, che rappresenta un aumento di quasi 75 milioni di dollari, se si confronta quest'entrata con quella dell'anno precedente. Il ricavo netto ha, pare, presentato un aumento di più di 33 milioni di dollari in confronto a quello del 1895.

Le locomotive in servizio erano 35,950, i vagoni un milione e 297,000. Gl'impiegati ferroviari erano 826,620, e l'ammontare dei loro salari era del 60 0{0 delle spese totali d'esercizio.

Il capitolo relativo agli infortuni parla che 1900 impiegati vennero uccisi durante l'anno, con un aumento di 50, e che quasi 30,000, ossia più di 4000 dell'anno precedente, sono stati soltanto feriti sul gran numero di viaggiatori, 181 soltanto sono rimasti uccisi e circa 3000 feriti.

Notizie Diverse

Il bilancio dei Lavori Pubblici. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha trasmesso al collega del Tesoro i documenti finanziari da presentarsi, a termine della legge di contabilità, alla Camera, cioè:

rendiconto consuntivo esercizio 1896-97;
assestamento esercizio 1897-98;
previsione esercizio 1898-99.

Se le nostre informazioni sono esatte, i risultati ottenuti e previsti sono realmente soddisfacenti per la finanza.

Il consuntivo 1896-98 si chiude, infatti, con una economia di L. 1,400,000 sul previsto, e l'assestamento 1897-98 realizza una nuova economia di mezzo milione, la quale, aggiunta alla economia di circa 10 milioni introdotta già nella previsione, fa salire a 10 milioni e mezzo la minore spesa dell'esercizio corrente, in paragone dell'esercizio 1896-97, salvo quelle maggiori economie che si sperano dal consuntivo.

Finalmente il bilancio di previsione 1898-99 prevede una nuova economia di 4 milioni; di guisa che, nel giro di due soli esercizi, la diminuzione di spesa, ottenuta mercè una minuta revisione degli stanziamenti su questo bilancio, resterà di poco al disotto dei 15 milioni.

E ciò, ci si assicura, senza danno dei vari servizi e senza sospensione di alcuno dei lavori che le leggi vigenti impongono al Governo di eseguire; ma unicamente per il fatto di una più rigorosa gestione dei fondi assegnati in bilancio, di una più razionale ripartizione degli stanziamenti tra le diverse opere in ragione delle esigenze delle opere stesse, e, in fine, dei buoni risultati che ha dato la liquidazione delle molte vertenze relative ad appalti.

Le Bonifiche alla Camera. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha completato il progetto generale relativo a vari lavori delle bonifiche in corso e in progetto. Il ministro Prinetti domanderà per esso l'urgenza alla riapertura della Camera.

Una esposizione artistica italiana in Pietroburgo. — Pietroburgo, la moderna capitale dell'Impero russo, dagli edifici con le splendide cupole dorate, celebre per la *Pèrspective Newski*, lunga 6 chilometri, larga 40 metri, una delle più belle vie d'Europa, fiancheggiata da alberi, da magazzini ricchissimi, da palazzi sontuosi, apre, dal 15 marzo al 30 aprile 1898, una esposizione artistica internazionale.

Per gli artisti italiani che volessero concorrervi con qualche loro lavoro, sarà utile sapere che:

La consegna delle opere, presso le Accademie di Roma o di Milano, dovrà effettuarsi il 15 gennaio 1898. Per gli artisti che volessero inviare le loro opere direttamente al Comitato in Pietroburgo, il termine per l'accettazione è fissato al 25 febbraio 1898. Le spese d'imballaggio e di trasporto fino alle singole Accademie, o per le opere spedite direttamente al Comitato in Pietroburgo, saranno a carico dell'esponente.

Le spese di trasporto dalle suddette Accademie a Pietroburgo, saranno sostenute dal Comitato promotore. Le spese d'imballaggio ed il rinvio delle opere invendute, saranno pure a carico del Comitato promotore.

Il Comitato promotore provvederà all'Assicurazione contro l'incendio di tutte le opere. Sul prezzo di vendita delle opere, il Comitato preleverà una provvigione del 10 0{0.

Il Congresso industriale di Vienna. — Si è tenuto in questi giorni a Vienna il Congresso dell'Unione internazionale per la protezione delle industrie, alla quale aderirono, fin dal 1892, l'Italia, il Belgio, il Brasile, la Francia, l'Olanda, il Portogallo, la Spagna, la Svizzera e la Tunisia. Nella sua relazione al Congresso, il relatore generale, Maillard, dichiarò che si spera che anche l'Austria, la Germania e la Russia entrino presto a fare parte dell'Unione.

Furono, nelle varie adunanze, adottate importanti risoluzioni, tra le quali accenniamo sommariamente le principali.

Fu approvata la proposta di redigere un catalogo internazionale dei brevetti, per ovviare alle difficoltà che s'incontrano nel far riconoscere fuori dei paesi di origine i marchi di fabbrica, anche se protetti dall'Unione.

Egualmente il Congresso approvò la proposta di prorogare da sei mesi ad un anno il termine concesso fra la denunzia di una invenzione e la presentazione del brevetto.

Accolse pure la proposta che i marchi approvati nel loro paese di origine siano ammessi in tutti gli altri paesi dell'Unione, anche se non in armonia con le leggi del paese, purchè non nocivi all'ordine pubblico e al buon costume.

Infine il Congresso approvò pure la proposta che i cittadini di uno Stato dell'Unione godano in tutti gli altri Stati dell'Unione della stessa protezione accordata loro nel proprio paese contro la concorrenza sleale, adottando il sistema francese che accorda un rifacimento di danni all'industriale leso dalla sleale concorrenza.

Fu poi fissata Londra a sede del prossimo Congresso.

Canale fra il Mar Baltico e il Mar Nero. — Il Ministero dei mezzi di comunicazione di Russia ha favorevolmente accolto la presentazione del progetto di un vasto canale destinato a congiungere il Mar Nero col Baltico, unendo il Dnieper colla Dvina settentrionale, cosicchè i due capi del canale sarebbero Riga e Cherson. L'ingegnere Ragosine, autore di questo gigantesco progetto, fu invitato ad approfondirne anche maggiormente lo studio, mediante dati che gli fornirà lo stesso Ministero; ma non si deciderà per ora se meglio convenga accordare al Ragosine una concessione perchè realizzi il suo progetto, ovvero far costrurre questo canale colle proprie finanze del Governo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione del Genio Militare di Roma (18 novembre, ore 11, unico e defin.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una casa per uso alloggi, presso il Polverificio di Fontana Liri. Imp. L. 20,000. Cauz. L. 2000.

Congregazione di Carità di Quindici — Avellino — 22 novembre, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di completamento del fabbricato ad uso ospedale. Imp. L. 24,500. Cauz. provvisoria L. 1200. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (26 novembre, ore 10, unico e defin.). — Appalto dei lavori di sistemazione del fossato Maltempo, nel tratto fra il ponte in legno presso il Mulino Maltempo ed il 2° ponte in ferro della ferrovia (metri 846.26), bonifica del Vallo di Diano. Imp. L. 135,760. Cauzione provv. L. 10,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (27 novembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di escavazione del fondo e di estirpamento dei banchi rocciosi all'imboccatura nord del nuovo porto, ed approfondimento del canale d'accesso all'esterno dell'imboccatura stessa. Imp. L. 628,5001 Cauz. L. 25,000. Fatali a dastinarsi.

CONCORSI.

Il Comune di Catanzaro, volendo allacciare la città alla prossima stazione ferroviaria Catanzaro Sala, bandisce un concorso per la costruzione ed esercizio di un qualunque sistema di comunicazione. sia funicolare, sia tramvia elettrica, sia ferrovia economica, alle seguenti condizioni:

1. Ogni offerta dovrà essere accompagnata da un progetto di massima e relativo capitolato, nonchè del piano finanziario, colle tariffe di esercizio, indicando il numero e capacità delle vetture, il tempo impiegato per ciascuna corsa, ed il numero di queste;
2. Ogni concorrente, con l'offerta, dovrà depositare presso la Tesoreria municipale una cauzione di L. 10,000;
3. Il termine fissato improrogabilmente per la presentazione delle offerte è di giorni sessanta da quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del presente manifesto (30 ottobre 1897);
4. Il progetto dettagliato, coi tipi relativi, dovrà prodursi nel termine di due mesi dal dì in cui l'offerente prescelto dal Consiglio comunale, ne avrà avuto comunicazione nel domicilio che ogni concorrente dovrà eleggere in Catanzaro, indicandolo nella domanda di concorso;
5. Il contratto di sub-concessione sarà firmato nel termine di quindici giorni, dacchè l'offerente prescelto avrà avuto comunicazione amministrativa, nello stesso domicilio eletto, dell'ottenuta approvazione del progetto da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e della concessione avuta dal Comune da parte del Governo;
6. I lavori dovranno iniziarsi dopo la firma del contratto di sub-concessione, e la linea di congiungimento Sala-Città sarà aperta all'esercizio nel termine di dieci mesi dalla data del contratto medesimo;
7. Nell'atto del contratto di sub-concessione si dovrà depositare anche una cauzione di lire ventimila in contanti o Rendita pubblica al latore, reintegrandola con la provvisoria, versando ciò la differenza;
8. I patti e le condizioni che ogni offerente stabilirà, saranno contenuti in foglio separato della domanda, e racchiusi in busta suggellata, da aprirsi, trascorso il termine del concorso, dalla Giunta comunale e da una Commissione eletta dal Consiglio.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Ministero dei Lavori Pubblici* — Bucarest — (25 novembre). — Appalto dei lavori di difesa contro le inondazioni delle scarpe della ferrovia Belard-Galatz. Imp. fr. 200,000.

Paesi Bassi. — *Compagnia per l'esercizio delle Strade Ferrate nello Stato Olandese a Utrecht* (30 novembre). — Fornitura e messa in opera della suprastruttura metallica d'un ponte sul Yssel, presso Westervoort, e lavori accessori. Imp. fr. 1,350,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione di Commissariato Militare, 2° Corpo d'Armata — Napoli — (18 novembre, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 2000 di **carbon fossile** a L. 30 la tonn. Cauzione lire 6000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società della Ferrovia Sicula Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani). — Distinta di 34 obbligazioni della 2ª serie state estratte: N. 13341 a 13350, N. 17311 a 17320, N. 26321 a 26330, N. 8311 a 8314.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

14 novembre. — **Guidovia a vapore Lovere-Cividale-Camuno.** — Assemblea straordinaria per le ore 14 in Lovere, palazzo Tadini.

20 novembre. — **Tramvia Modena-Maranello.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 13 in Modena.

24 novembre. — **Ferrovie di Montagna.** — Assemblea generale per le ore 14 in Genova, Teatro Paganini.

26 novembre. — **Strade Ferrate del Mediterraneo.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 13 in Milano (V. pagine *Annunzi*).

29 novembre. — **Strade Ferrate della Sicilia.** — Assemblea generale per le ore 14 in Roma (V. pagine *Annunzi*).

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

25 novembre. — **Società di Monteponi.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.30, nella Sede sociale in Torino, via Alfieri, N. 15.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

29 novembre. — **Società An. Piemontese di Elettricità.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 10 nella Sede sociale in Torino, via Bogino, 9.

29 novembre. — **Società An. Elettricità Alta Italia.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella Sede sociale in Torino, via Mercanti, 18.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Ottobre 30	Novem. 6
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	520.50	523.50
» » Meridionali	»	714	716.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	366	366
» » Secondarie Sarde	»	270	270
» » Sicule	»	630	648
Buoni Ferrovie Meridionali	»	550	550
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	305	305.70
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	342	342
» » Gottardo 4 %	»	100.50	100.60
» » Mediterranee 4 0[0	»	508.50	508.50
» » Meridionali	»	322.55	323
» » Meridionali Austriache	»	408	408
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	314	314
» » » 2ª emiss. »		306	306
» » Pontebba	»	480	480.50
» » Sarde, serie *A*	»	312	317
» » » serie *B*	»	314	314
» » » 1879	»	309	308.50
» » Savona	»	340	340
» » Secondarie Sarde	»	464	464
» » Sicule 4 0[0 oro	»	496.50	496.50
» » Tirreno	»	488	488
» » Vittorio Emanuele	»	338	336

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 29ª Decade — dall'11 al 20 Ottobre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	1,270,673.77	59,469.85	912,368.69	1,984,750.46	15,306.56	4,242,569.33	4,248
1896	1,284,339.16	64,395.98	828,498.65	1,868,151.13	10,953.11	4,056,338.03	
Differenze nel **1897**	— 13,665.39	— 4,926.13	+ 83,870.04	+ 116,599.33	+ 4,353.45	+ 186,231.30	
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	31,996,160.72	1,544,697.59	11,076,598.42	37,754,930.15	319,425.60	82,691,812.48	4,248
1896	30,558,132.40	1,522,202.26	10,344,591.13	34,492,326.91	337,345.65	77,254,598.35	
Differenze nel **1897**	+ 1,438,028.32	+ 22,495.33	+ 732,007.29	+ 3,262,603.24	— 17,920.05	+ 5,437,214.13	
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	73,493.64	1,835.00	32,772.85	190,519.31	653.79	299,274.59	1,523.78
1896	92,715.64	2,657.25	47,410.60	155,036.06	812.66	298,632.21	1,377.00
Differenze nel **1897**	— 19,222.00	— 822.25	— 14,637.75	+ 35,483.25	— 158.87	+ 642.38	+ 146.78
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	2,188,559.34	58,410.45	771,637.56	3,565,485.37	38,108.27	6,622,200.99	1,393.53
1896	2,088,180.14	56,913.82	680,695.87	2,980,339.37	38,715.44	5,844,844.64	1,377.00
Differenze nel **1897**	+ 100,379.20	+ 1,496.63	+ 90,941.69	+ 585,146.00	— 607.17	+ 777,356.35	+ 16.53

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
786.91	774.22	+ 12.69	15,831.52	14,773.23	+ 1,059.29

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

10ª Decade — Dal 1° al 10 Ottobre 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	110,211.00	1,300.00	9,275.00	144,089.00	1,711.00	266,586.00	616.00	433.00
1896	88,109.00	1,733.00	8,912.00	139,776.00	1,833.00	240,363.00	616.00	390.00
Differenze nel **1897**	+ 22,102.00	— 433.00	+ 363.00	+ 4,313.00	— 122.00	+ 26,223.00	»	+ 43.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1897.				
1896-97	935,367.00	20,346.00	119,536.00	1,344,784.00	15,902.00	2,435,935.00	616.00	3,955.00
1895-96	932,374.00	17,722.00	105,703.00	1,212,386.00	13,117.00	2,281,302.00	616.00	3,703.00
Differenze nel **1897**	+ 2,993.00	+ 2,624.00	+ 13,833.00	+ 132,398.00	+ 2,785.00	+ 154,633.00	»	+ 252.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	39,018.00	471.00	3,273.00	21,042.00	337.00	64,141.00	484.00	133.00
1896	32,662.00	446.00	2,597.00	18,202.00	814.00	54,127.00	484.00	113.00
Differenze nel **1897**	+ 6,356.00	+ 25.00	+ 676.00	+ 2,840.00	— 477.00	+ 9,420.00	»	+ 20.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1897.				
1896-97	341,003.00	6,787.00	30,013.00	196,777.00	2,717.00	577,297.00	484.00	1,193.00
1895-96	355,764.00	6,258.00	27,864.00	173,225.00	2,688.00	565,799.00	484.00	1,169.00
Differenze nel **1897**	— 14,761.00	+ 529.00	+ 2,149.00	+ 23,552.00	+ 29.00	+ 11,498.00	»	+ 24.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	2,784.00	65.00	280.00	822.00	28.00	3,979.00	23.00	173.00
1896	2,733.00	92.00	255.00	501.00	28.00	3,609.00	23.00	157.00
Differenze nel **1897**	+ 51.00	— 27.00	+ 25.00	+ 321.00	»	+ 370.00	»	+ 16.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1897.				
1896-97	31,506.00	1,463.00	2,072.00	7,440.00	28.00	42,509.00	23.00	1,848.00
1895-96	34,258.00	1,128.00	2,022.00	5,921.00	28.00	43,357.00	23.00	1,885.00
Differenze nel **1897**	— 2,752.00	+ 335.00	+ 50.00	+ 1,519.00	»	— 848.00	»	— 37.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima, Sede in Roma — Capitale Lire 20 milioni, interamente versato

CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA GENERALE.

In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione l'Assemblea generale è convocata per il giorno di lunedì 29 novembre prossimo, alle ore 14, presso la Sede Sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (Palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

Ordine del giorno:

1. *Convenzione 26 giugno 1897 concernente la liquidazione della partecipazione dello Stato negli utili netti.*
   Deliberazioni relative e modificazioni dell'articolo 60 dello Statuto.
2. *Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci.*
   Approvazione del bilancio al 30 giugno 1897 e della ripartizione degli utili.
3. *Nomina di Consiglieri d'amministrazione.*
4. *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.*

Gli azionisti possessori di azioni al portatore per intervenire all'assemblea generale debbono depositarle otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 21 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede Sociale, piazza Grazioli, n. 5, e la Banca d'Italia — *Palermo:* presso la Direzione Generale della Società e la Banca d'Italia — *Catania*, *Genova*, *Livorno* e *Milano:* presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia — *Messina:* presso la Banca d'Italia e la Banca di Messina — *Napoli:* presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee — *Firenze:* presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali — *Torino:* presso i Sigg. F.lli Marsaglia e Comp. in liquidazione — *Trieste:* presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di credito — *Berlino:* presso la Berliner Handels-Gesellschaft — *Francoforte s/M:* presso i signori D'Erlanger e Figli — *Basilea:* presso la Basler Handels Bank — *Londra:* presso i sigg. P. P. Rodocanachi e Comp. — *Parigi*, *Marsiglia* e *Ginevra:* presso il Crédit Lyonnais.

Si avvertono gli azionisti che per deliberare sull'oggetto n. 1 occorre la presenza di almeno 40 azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale, ed una maggioranza di voti che rappresenti un quinto del capitale stesso.

Roma, 20 ottobre 1897.

Il Direttore Generale
G. MAZZA.

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1896.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1896		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3609	32189	2522	24469
Francia	1416	7194	1630	12294	3559	28978	2143	21784
Belgio.	359	1728	513	4237	835	6172	476	4444
Germania	63	105	260	1189	5233	31343	5170	31238
Austria-Ungheria . . .	4	32	21	334	482	5388	478	5356
Russia	64	51	84	91	1084	5197	1020	5146
Italia	11	35	49	309	387	2447	376	2412
Olanda	59	208	379	2003	584	3168	525	2960
Spagna	3	—	3	—	21	169	18	169
Svezia Norvegia . . .	1	6	1	6	45	439	44	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia.	94	153	200	1342	1371	17416	1277	17263
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	28610	517382	25175	505112
Svizzera	—	—	—	—	628	4908	628	4908
Rumenia	—	—	—	—	109	543	109	543
Persia.	—	—	—	—	4	36	4	36
Africa	—	—	—	—	11	73	11	73
Repubblica Argentina. .	—	—	—	—	173	711	173	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale . . .	6602	29562	13023	80802	46801	656686	40199	627124
Freni non automatici. .	2637	11788	2755	9992	2747	8898	667323	
	9239	41350	15778	90794	49548	665584	Nel solo 1896 l'aumento fu di 110962 apparecchi.	
Totale generale . . .	50589		106572		715132			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	184 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 30								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
		Déjeun.					
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa	—	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna	—			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze	—	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo	—	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3a	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura. (2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale Lire 130 milioni, interamente versato

A tenore dell'art. 22 dello Statuto Sociale, l'**Assemblea Generale ordinaria e straordinaria** della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 26 novembre 1897, alle ore 13, nei locali della Sede Sociale in Milano, Corso Magenta, n. 24, onde deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione;*
2. *Relazione dei Sindaci;*
3. *Presentazione del bilancio 1896-97 e relative deliberazioni;*
4. *Modificazione agli articoli 3, 21, 30 e 37 dello Statuto Sociale;*
5. *Nomina di Amministratori e dei Sindaci.*

Il deposito delle azioni dovrà essere fatto non più tardi del 18 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate.

Si avvertono gli azionisti che mentre per deliberare sugli oggetti n. 3 e 5, occorre all'assemblea la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il quinto del capitale sociale, è necessaria invece per deliberare sull'oggetto n. 4 la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso.

Milano, 22 ottobre 1897.

Il Consiglio d'Amministrazione.

Milano: Cassa Sociale - Banca Commerciale Italiana - Roest e C. successori Giulio Belinzaghi. — **Napoli:** Cassa Sociale. — **Roma:** Banca d'Italia - Banca Commerciale Italiana. — **Torino:** Banca Commerciale Italiana. — **Genova:** Banca Commerciale Italiana. — **Venezia:** Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti. — **Livorno:** A. e G. di V. Rignano — **Firenze:** Banca Commerciale Italiana. - M. Bondi e Figli. — **Palermo:** Cassa delle Ferrovie Sicule. — **Berlino:** Disconto Gesellschaft. — **Colonia:** Sal. Oppenheim J.r et C. — **Francoforte** s/M: Filiale der Bank für Handel und Industrie. — **Monaco:** Merck Finck et C. — **Basilea:** Bankwerein Suisse. De Speyr et C. — **Zurigo:** Société de Crédit Suisse. — **Ginevra:** Union Financière de Genève. — **Parigi:** Société Genérale pour favoriser, etc. (Rue de Provence, 54-56). **Londra:** C. I. Hambro et Son. — **Vienna:** Société I. et R. priv. Autrichienne de Crédit pour le Commerce et l'Industrie. — **Trieste:** Filiale dell'I. et R. priv. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio e Industria.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 13 Novembre 1897 NUM. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97

Come abbiamo preannunciato, il 26 corrente si terrà in Milano l'Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli Azionisti Riservandoci di pubblicare, come di consueto, la Relazione del Consiglio d'Amministrazione, inseriam ofrattanto la

Relazione dei Sindaci.

Signori Azionisti,

Ringraziandovi dell'incarico che vi compiaceste affidarci nell'ultima Assemblea, siamo a riferirvi sull'esercizio 1896-1897. Prima di passare però all'esame del bilancio che vi è sottoposto, dobbiamo ricordare il defunto Vice-Presidente del Consiglio d'Amministrazione, comm. Antonio Pariani, che lascia largo rimpianto in quanti ebbero il bene di avvicinarlo, e la cui perdita priva la Società della sua intelligenza eletta e del suo prezioso consiglio.

Nell'esercizio su cui vi riferiamo i prodotti lordi della rete ammontarono complessivamente a L 133,182,884.98, compresi i trasporti a rimborso di spesa, ma la quota spettante alla nostra Società fu di sole L. 87,403,767.94, così ripartite:

a) il 62 1/2 0/0 sul prodotto iniziale di L. 116,612,427.87 . . . . . . L.	72,882,767.42
b) il 56 0/0 sul prodotto oltre l'iniziale di L. 7,896,133.74 . . . . . »	4,421,834 89
c) la metà del prodotto lordo della rete secondaria . . . . »	3,052,752.53
d) L. 3000 per chilometro di lunghezza media virtuale della rete secondaria . . . . »	4,477,594.80
e) gli introiti a rimborso di spesa »	2,568,818.30

Le spese salirono invece alla cifra di L. 88,002,730.65, e quindi il risultato dell'esercizio ferroviario presenta una eccedenza passiva di L. 598,962.71.

Questa perdita, portata nella liquidazione dell'anno finanziario 1896 97, fa salire la passività a. . . . . L.		4,966,316,96
che dedotta dal complesso delle attività di . . . . »		14,486,750.15
a formare le quali concorre anche l'altro ramo della nostra azienda relativo alle costruzioni, lasciano l'utile netto che vedete portato nel bilancio sottoposto alla vostra approvazione nella cifra di . . . . L.		9,520,433.19
Da questo importo, a termine dello statuto sociale, giusta le proposte del vostro Consiglio, vanno fatte le seguenti detrazioni:		
a) 1/20 pel fondo statutario di riserva . . . L.	476,021.66	
b) una somma corrispondente al 5 0/0 del capitale sociale da distribuire nella misura di L. 25 per azione . . . . . . »	9,000,000. —	
	L.	9,476,021.66
e risulta un primo residuo di . . . L.		44,411.53
Da questo prelevandosi:		
c) 1/10 per il fondo straordinario di riserva . . . . »		4,441.15
si ottengono . . . . L.		39,970.38
le quali dovendo pure essere diminuite di:		
d) di 1/10 pel Consiglio d'Amministrazione . . . . »		3,997.04
si ha in tal modo l'ultimo residuo di L.		35,973.34
Ora aggiungendo a questa somma l'avanzo di utili netti dell'esercizio 1895-96 »		142,969.48
risulta un avanzo da riportarsi all'esercizio 1897-98 di . . . . L.		178,942 82

Aggiungiamo inoltre che l'esercizio 1897-98 si apre con una riserva complessiva accumulata a tutto il 30 giugno 1897 di . . . . L. 11,442,921.36

così suddivisa:

Fondi di riserva *Ordinario* . . L. 10,480,629.43
» » *Straordinario* . » 962,291.93

Le speranze concepite l'anno scorso per un miglior avvenire della nostra Società non si sono pur troppo verificate:

L'esercizio sul quale vi riferiamo presenta, è vero, in confronto del precedente un aumento di prodotto, ma il crescere delle spese lo assorbì completamente e cambiò il beneficio che si era realizzato l'anno precedente in una perdita.

Non abbiamo mancato dal preoccuparci di questa situazione di cose. Consoni alla linea di condotta sempre seguita in passato dal vostro Collegio dei Sindaci, abbiamo cercato di esercitare la nostra influenza perchè fossero attuati tutti i provvedimenti atti ad opporsi al dilagarsi delle spese, quali la semplificazione del servizio, la riduzione del numero del personale, il resistere alle pretese del Governo. Il Consiglio d'Amministrazione e la Direzione Generale, ci piace il constatarlo, tentarono tutti gli sforzi per raggiungere questo scopo e se non vi riuscirono è perchè in gran parte le cause che determinarono questa situazione sfuggono all'azione della nostra Società.

Fra queste in prima linea va segnalata la diminuzione della nostra partecipazione ai prodotti. Abbiamo infatti avuto nel 1896 97 un maggior prodotto del traffico di L. 1,500,000 circa, mentre la partecipazione della Società in questo aumento fu soltanto di L. 400,000 circa. Ciò è in parte attribuibile ai fatti verificatisi nell'anno, come il passaggio al 1° gennaio nella rete principale della linea Eboli-Reggio e della Parma-Spezia, e conseguente cessazione dell'annualità di L. 3000 al chilometro. Contribuì pure l'esito sfavorevole della causa vertente col Governo che obbligò la Società ad incorporare nella rete principale la succursale dei Giovi come linea di seconda categoria, per cui il prodotto iniziale sul quale spetta alla Società il 62 1|2 0|0 invece del 56 0|0, venne ridotto di circa L. 3,300,000.

Un'altra causa è la condizione difficile in cui si deve svolgere il servizio per la continuata deficenza dei mezzi tanto sulle linee quanto nel materiale rotabile. Questa situazione, della quale abbiamo già fatto cenno nella nostra relazione dell'anno passato, è andata ognora aggravandosi, ed obbliga la nostra Società a ripieghi costosi di cui poi inevitabilmente si risentono le conseguenze nel bilancio.

Ma da questa mancanza di lavori deriva un altro danno indiretto ed è la diminuzione degli sgravi che avevamo negli anni precedenti per le quote a noi spettanti sui lavori e sugli acquisti per conto della Cassa per gli aumenti Patrimoniali, sgravi che sono venuti in gran parte a mancare senza che vi si potesse contrapporre una corrispondente economia.

Dopo quanto vi abbiamo esposto, vi proponiamo di approvare il bilancio ed il riparto degli utili nella misura che vi fu indicata, assicurandovi che ne abbiamo confrontati i risultati coi registri della contabilità, i quali abbiamo constatato, sono tenuti nel modo più regolare e perfetto, e terminiamo facendo alla nostra Società l'augurio di poter svolgere in avvenire il proprio traffico in condizioni più favorevoli, che permettano una più equa rimunerazione del capitale ed un miglioramento del servizio.

Milano, 5 novembre 1897.

I Sindaci:

Firmato: Silvestri Giovanni
» Otto Joel
» Bar. Alberto Oppenheim
» G. G. Schuster Burckhardt
» Filiberto Allasia.

LE SOCIETÀ COOPERATIVE
NEI LAVORI PUBBLICI

Una delle forme certo più semplici e proficue della cooperazione è quella con cui molti lavoratori di una data specie assumono direttamente i lavori inerenti al loro mestiere, restando solidali sulla responsabilità assunta e negli utili eventuali: meglio poi riesce la loro funzione quando siano eliminate le difficoltà ed i rischi delle produzioni industriali e del relativo esito commerciale. Di tal genere appunto sono le *Cooperative di lavoro* propriamente dette, le quali non producono nè vendono qualsiasi merce, solo dedicandosi al diretto compimento manuale di date opere senza subire il tramite e l'onere di assuntori delle opere stesse in qualità di salariati. Nella nostra Italia è già molto diffusa ed abbastanza prospera tale forma di Cooperative, dedite specialmente ai lavori murari, di bonifiche, di operazioni agricole e manuali in genere, ecc., le quali, se ben condotte per attività ed onestà degli associati e per semplice e rigida amministrazione, rappresentano un vero miglioramento economico e morale pei lavoratori ed un risparmio perchè si vale direttamente delle loro prestazioni.

Un ramo, in cui erano fin qui meno sviluppate le Cooperative, è quello dei lavori ferroviari, in ragione del troppo elevato importo dei singoli appalti e delle conseguenti esposizioni di vistosi capitali in disimborso per acquisti di materiali, cauzioni, ecc.

Ma col diminuire dei grossi lotti, fonti di troppa alea e pericolose contestazioni per ambe le parti contraenti, siffatti lavori divennero accessibili anche a modesti imprenditori, i quali possono risultare benissimo dall'associazione di molte persone pratiche del mestiere, direttamente occupate e interessate e non prive del necessario sussidio di mezzi pecuniari. Cessato per ora e per molto tempo il periodo (tutt'altro che felice per la pubblica finanza nostra) delle grandi costruzioni e delle grandi imprese ferroviarie, in Italia resta aperto il campo a molte opere di miglioria delle linee, alla costruzione di altre complementari per piccoli lotti, a numerosi lavori di bonifiche, porti, ecc., ai quali tutti dovrebbero dedicarsi le sane Cooperative di lavoro, con vantaggio loro e delle Amministrazioni appaltanti.

Non mancano da noi gli esempi di tali sodalizi bene avviati di probi e laboriosi pionieri, che hanno fatto il duro tirocinio alle dipendenze d'altri e che, a furia di sacrifizi e risparmi, sono riusciti a formarsi un capitale proprio e quindi ad assumere e compiere lodevolmente delle opere di non piccola mole. In prima linea per tali requisiti, malgrado la sua recente costituzione, sta senza dubbio la *Cooperativa dei braccianti in genere di Cuggiono*, presso Magenta, la quale ha già raccolto molti ed i migliori fra gli operai costruttori di quella borgata. Fin dal principio del secolo, per l'esuberanza delle braccia e l'insufficienza della terra a mantenerle, da quel paese, come da tanti altri dell'Alta Italia, si formò una corrente d'emigrazione temporanea di operai dediti ai lavori stradali ed idraulici, venendo a costituire di padre in figlio una maestranza provetta ed assai ricercata, suddivisa in gruppi sotto dei capisquadra e cottimisti. Lungo sarebbe enumerare i lavori in cui ebbero larga parte i braccianti cuggionesi (pure ommettendo quelli della prima metà del secolo), acquistando singolare abilità e fama nelle opere di fondazioni, scavi subacquei, paratie, ecc., per grandi ponti, nonchè nelle opere d'arte stessa, nella formazione di rilevati e nell'armamento di linee ferroviarie e di tramvie. Di volo citiamo i rilevati e l'armamento del tronco Magenta-Trecate (1857), di parte della Milano-Piacenza (1858), gli scavi subacquei alla Spezia (1865), al ponte sul Ticino della Milano-Vigevano (1867), in parecchie opere della Taranto-Reggio (1874); l'armamento dei tramways di Magenta e Castano (1878), della Sesto Calende-Pino (1879); diverse

opere subacquee della Alessandria-Casale e della Parma-Spezia (1880); le tramvie di Alessandria-Sale-Spinetta, Cuneo-Borgo San Dalmazzo, Vercelli-Trino, Cremona-Casalmaggiore (1881-86); gli scavi in roccia alla Canicattì-Girgenti (1880); quelli subacquei ad aria compressa per i muri del Lungo Tevere a Roma, e quelli con paratie e manufatti alla presa del Canale Villoresi (1880-88); le fondazioni del ponte di Tornavento sul Ticino e dei muri di sostegno della Colico-Chiavenna lungo il Lago (1886-88); tutti i lavori di sede stradali, manufatti e fabbricati della linea Massaua-Saati (1890) e delle prime sezioni della ferrovia del Congo da *Matadi* a *Leopoldville.* Poi molte linee ed analoghi lavori in Austria-Ungheria, negli Stati Orientali, nelle Repubbliche Sud-Africane, ecc., dappertutto resistendo egregiamente al clima e facendo onore al nome italiano per sobrietà, lavoro accurato ed indefesso e retti costumi.

Le più recenti attestazioni del valore dei lavoranti ascritti alla *Cooperativa di Cuggiono,* costituita nel 1896, sono la costruzione ben condotta in breve tempo delle tramvie elettriche da Milano a Porta Sempione ed alla necropoli di Musocco; dietro il qual risultato felice il Comune di Milano allogò tutto il lavoro di trasformazione delle tramvie cittadine per trazione elettrica e d'impianto delle nuove linee alla stessa Cooperativa. La quale non venne meno alla fiducia pubblica nel non lieve lavoro, condotto in difficili condizioni e vincoli di viabilità per parecchie linee; del che rese pubblica e solenne testimonianza in Consiglio Comunale l'egregio assessore ai Lavori Pubblici, ing. Ponzio, uomo punto prodigo di gratuiti elogi. E, quel che più importa, l'ottimo lavoro è conciliato con soddisfazione da parte degli operai associati e con risparmio sensibile pel Comune in confronto delle solite esigenze degli appaltatori, senza mai dar luogo a screzi e questioni di sorta.

La Cooperativa di Cuggiono conta già circa 300 soci, due terzi dei quali *armatori di linea,* cui si possono aggregare molte centinaia in caso di bisogno: ciascun socio possiede almeno un'azione da L. 25. La Società ha un personale tecnico direttivo; gli operai, disciplinati, laboriosi ed abilissimi, sono assistiti e vigilati da capi-squadra scelti con gran cura.

La parte di lavoro già compiuta a Milano si accosta al valore di L. 150 mila: la Società dispone già di un discreto fondo sociale, ed è in grado di assumere direttamente ben più cospicui lavori e prestare le volute garanzie, essendo ora sotto il patrocinio dell'*Istituzione Loria,* oggi libera di investire le ingenti rendite in aiuto di tutte le forme di cooperazione dei lavoratori di campagna per impedirne la disoccupazione e l'invasione pericolosa nei grandi centri.

Con tali precedenti e stati di servizio onorevoli la *Cooperativa di Cuggiono* è dunque altamente raccomandabile alle pubbliche Amministrazioni ed a quelle ferroviarie per tutti gli svariati lavori cui essa si dedica, potendo fornire le migliori condizioni e garanzie di ottimo lavoro a prezzi di mutua convenienza. Per questa via solo è sperabile che si attenui e si componga in armonico accordo il conflitto tra capitale e lavoro, togliendone le asprezze coll'elevare l'operaio alla dignità e responsabilità diretta delle opere sue, accoppiata col suo miglioramento economico.

Ing. EDOARDO PINI.

LA RETE INGLESE NEL 1896

La lunghezza totale della rete del Regno Unito alla fine del 1896 era di 34,234 chilometri, di cui il 45 1|2 0|0 ad un solo binario; questa rete rappresenta un capitale di 25,737 milioni di franchi, così ripartiti: azioni ordinarie 9500 milioni; azioni garantite e di preferenza 9000 milioni; obbligazioni 7237 milioni; più del 10 0|0 di questo capitale è d'altronde puramente nominale e risulta di consolidazioni, conversioni e divisioni d'azioni.

I prodotti lordi si stabiliscono nel modo seguente, in milioni di franchi:

			Aumento	
			Assoluto	0|0
Viaggiatori	978	935	43	4.7
Merci.	1155	1100	55	4.9
Diversi	120	112.5	7.5	6.5
Totale	2253	2147.5	105 5	4.9

L'analisi del traffico dei viaggiatori dà le cifre seguenti:

	Numero			Prodotti in milioni di franchi		
Viaggiatori ordinari:	1896	1895	Aumento 0|0	1896	1895	Aumento 0|0
1ª classe	31,362,000	29,990,000	4.6	78.3	75.9	3.3
2ª classe	60,373,000	58,568,000	3.1	51.5	48.4	6.4
3ª classe	880,604,000	841,213,000	5.6	619.5	595.0	4.1
Biglietti di stagione.	»	»	»	72.8	69.0	5.6
Ecced. di bagagli, ecc.	»	»	»	155.9	145.9	6.8
Totale	980,339,000	929,771,000	5.4	978.0	934.2	4.7

Le ferrovie inglesi giungono dunque a trasportare più di un miliardo di viaggiatori per anno, poichè le cifre qui sopra, relative al numero dei viaggiatori, non comprendono i viaggiatori con biglietti di stagione.

È notevole che il traffico in terza classe è aumentato nel 1896 di più di 40 milioni di viaggiatori in rapporto al 1895, mentre che la media d'aumento annuale per i nove ultimi anni non era che di 28 milioni circa.

Lo specchio seguente riassume i principali elementi del traffico delle merci:

	Tonnellate			Prodotti in milioni di franchi		
	1896	1895	Aumento 0|0	1896	1895	Differenza 0|0
Traffico minerale.	254.7	240.4	5.9	473.3	454.4	+4.2
Merci generali	101.8	93.9	8.4	647.5	611.3	+5.9
Bestiame. . .	»	»	»	33.6	35.2	—4.6
Totale	356.5	334.3	6.6	1154.4	1100.9	+4.9

Le spese aumentarono in modo assai sensibile; il coefficiente di esercizio resta del 56 0|0 come nel 1895 e nel 1894; ma è bene rimarcare che questo coefficiente è superiore alla media dei dieci ultimi anni.

Per il 1896 la cifra delle spese è di 1254.7 milioni di franchi, eccedente di 57.7 milioni (4.8 0|0) quella del 1895; questa spesa si ripartisce come segue per i principali capitoli:

	1896	1895
Mantenimento della via, delle opere d'arte e delle stazioni	204.2	195.5
Trazione	323.5	313.2
Mantenimento e rinnovazione del materiale rotabile	106.5	100.4
Spese d'esercizio	389.0	374.0
Totale	1023	979.2

Su questi capitoli vi è dunque un aumento di spese di più di 40 milioni; l'esercizio dei piroscafi, canali e docks ha dato luogo pure ad un supplemento di spese importante. Il costo del carbone è stato d'altronde sempre in aumento, come pure i salari, quantunque l'aumento di questi ultimi non sia fuori di proporzione a quello del traffico.

L'utile netto dell'esercizio è stato notevolmente più elevato che nel 1895, ma siccome bisogna tener conto di un capitale nuovo di 700 milioni di franchi, il prodotto medio del capitale non è che del 3.88 0|0 invece del 3.80 nel 1895.

Lo specchio seguente segna la ripartizione tra le diverse categorie di azioni ed obbligazioni:

Tasso dell' interesse o dividendo	Azioni ordinarie	Azioni garantite	Azioni di preferenza	Obbligazioni
Nulla	11.7	0.1	5.6	0.3
Fino all'1 0|0	0.5	»	»	0.1
Sopra all'1 0|0 fino al 2 0|0	8 5	0.1	0.3	»
» 2 » 3 »	10.6	1.7	5.0	53.9
» 3 » 4 »	13.8	59.3	67.1	27.4
» 4 » 5 »	5.5	36.1	21.2	17.8
» 5 » 6 »	25.4	2.7	0.8	0.5
» 6 » 7 »	12.2	»	»	»
» 7 » 8 »	11.4	»	»	»
» 8 » 9 »	»	»	»	»
» 9 » 10 »	0.4	»	»	»
» 10 » 20 »	»	»	»	»
	100.0	100.0	100.0	100.0

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Riordino dei servizi Viaggiatori e Merci a G. V. nella stazione di Torino P. N.

L'Amministrazione ferroviaria ha definitivamente aggiudicato l'appalto delle opere murarie occorrenti nei lavori da eseguirsi pel riordino dei servizi Viaggiatori e Merci a G. V., nella stazione di Torino P. N., secondo il progetto presentato dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, alla Ditta Sogno Pietro, di Torino, col ribasso del 19 0|0, e l'appalto delle opere metalliche occorrenti nei lavori stessi, alla Ditta Lancini Giuseppe, di Milano, col ribasso del 16.50 0|0.

L'importo dell'appalto delle opere murarie è preavvisato in L. 111,000; e quello delle opere metalliche in L. 56,300.

><

Vettura mista per Genova e Torino nel treno 64 in partenza da Roma.

A partire dal 10 corrente, nella composizione del treno 64 in partenza da Roma alle 20.50, venne posta, in via di esperimento, una vettura mista per Genova e Torino.

Tale vettura alla stazione di Sarzana è unita al treno 24 che arriva a Torino alle 10,15, per modo che i viaggiatori non sono più obbligati al trasbordo come prima avveniva.

Con ciò vennero soddisfatti i voti del Municipio e della Camera di Commercio di Genova, nonchè di Torino.

><

Il « Nord-Sud Brenner Express ».

Come a suo tempo abbiamo annunciato, di concerto fra le Reti ferroviarie prussiane, sassoni, bavaresi, austriache e quelle italiane fu stabilito un treno espresso da Berlino, che in meno di 20 ore deve unire la capitale germanica a Verona.

Questo splendido treno è partito martedì sera da Berlino e giunse mercoledì alle 18 e 3|4 a Verona. Nel treno inaugurale si trovavano i capi dei servizi delle Società e delle Compagnie sunnominate, nonchè alcuni rappresentanti della Stampa tedesca. Esso era composto di cinque grandi vetture lunghissime; una delle quali per bagagliaio, posta, personale, ecc., un'altra per servizio di cucina e *restaurant;* tre per passeggieri. Le vetture sono comunicanti.

Tutto ciò che le comodità più pratiche ed il buon gusto più raffinato può immaginare, fu adottato per rendere questo treno una vera e bella casa ambulante.

Ora si tratta di vincere le difficoltà che si frapponevano a far proseguire detto treno per Venezia, Napoli e Brindisi.

A tale scopo fu stabilito un convegno a Venezia fra i rappresentanti delle Società interessate, nonchè della Compagnia dei *wagons-lits* con sede a Berlino, a Venezia, convegno fissato giovedì, 11 corrente, oltre ad una conferenza da tenersi in quella stessa città nel giorno seguente.

Assistevano alla conferenza il Presidente delle Ferrovie prussiane, il Direttore generale delle Ferrovie bavaresi, il Direttore generale della Compagnia dei *wagons-lits,* il Direttore della Sudbahn austriaca, il Capo del movimento centrale dell'Adriatica, il Direttore commerciale del Llyod austriaco, l'ispettore Zacchi, che rappresenta l'Ispettorato generale delle Ferrovie italiane.

I delegati ammisero, sotto riserva dell'approvazione delle Amministrazioni interessate, che il treno Nord-Sud-Brenner-Express si prolunghi fino a Venezia nei mesi di maggiore affluenza dei forestieri, e prolunghisi pure una volta alla settimana fino a Brindisi purchè il Lloyd austriaco stabilisca una buona coincidenza con la linea dei vapori da Brindisi ad Alessandria. Ritiensi che tali conclusioni diverranno definitive. Gli altri argomenti relativi al suddetto treno si tratteranno in una prossima conferenza a Francoforte.

><

Visita dei bagagli sui treni di lusso Londra-Roma e Berlino-Verona.

Sappiamo che il Ministero delle Finanze ha dato le disposizioni occorrenti affinchè sui treni di lusso Londra-Roma e Berlino-Verona sia concessa l'agevolezza della visita dei bagagli sui treni.

Al servizio sui treni in arrivo dall'estero sarà provveduto dalle Dogane di Ala e di Modane, rispettivamente sui percorsi Ala-Verona e Modane-Torino.

Quanto al servizio dei treni in partenza dallo Stato furono autorizzate le Dogane di Torino pel treno Roma-Londra, e di Verona pel treno Verona-Berlino, a provvedere al servizio doganale sui percorsi Torino-Modane e Verona-Ala, ogniqualvolta ne riconoscessero il bisogno.

><

Progetto di ferrovia economica tra Mondovì e Villanova.

Sappiamo che il presidente del Consorzio della ferrovia economica Fossano-Mondovì-Ceva ha trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici, col mezzo della R. Prefettura di Cuneo. il progetto di massima per la costruzione del tronco di ferrovia Mondovì-Villanova, in prosecuzione della Fossano-Mondovì, modificato a seconda delle prescrizioni superiori.

Assieme al progetto venne comunicato il piano finanziario ideato dal Consorzio per dare esecuzione alla costruzione del nuovo tronco di ferrovia.

La somma presunta per la costruzione del tronco predetto e per la provvista del materiale mobile occorrente ammonta complessivamente a L. 590,000, alla quale si farebbe fronte con un sussidio di L. 150,000 votato dalla provincia di Cuneo a pro del nuovo tronco ferroviario, e col sussidio governativo, che si domanderebbe nella mi-

sura di L. 3000 a chilometro per la durata di anni 70, oppure di L. 3500 per la durata di 40 anni.

Ferrovia Roma-Pisa.

(Il progetto del raddoppio del binario sul tronco Pisa-Colle Salvetti).

Ci consta che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha richiesto all'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo la presentazione del progetto di raddoppio di binario sul tronco Pisa-Colle Salvetti della ferrovia da Roma a Pisa.

A tale proposito ci consta che la predetta Amministrazione ha impartite disposizioni al competente servizio affinchè il progetto sia compilato d'urgenza, trattandosi di opera necessaria per il buon andamento del servizio dei treni sulla importante linea Maremmana.

L'inchiesta ferroviaria.

La Commissione di inchiesta ferroviaria nominò tre Sotto-Comitati incaricati di procedere alle ispezioni dei documenti degli uffici delle Società esercenti le principali Reti ferroviarie. Furono eseguite lo scorso mese le ispezioni alla Mediterranea e alla Sicula. La Sotto-Commissione trovasi presentemente a Firenze per adempire ad un eguale incarico presso l'Adriatica. I lavori incominciati ieri continueranno nei giorni successivi.

Siamo poi informati che la Commissione di inchiesta ferroviaria, allo scopo di stabilire la percentuale fra la economia complessiva fatta dalle Società Ferroviarie ed i premi pagati al personale di ciascuna stazione, in seguito al servizio di interessenza nelle stazioni, ha dato incarico al R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, signor comm. Vincenzo Crosa, Capo del Circolo Ferroviario di Torino, di raccogliere i dati occorrenti per dimostrare quale era la situazione del personale di alcune stazioni nell'anno solare anteriore alla istituzione della cointeressenza, quale quella nell'anno 1896, per dedurne l'economia fatta. Ed uguale confronto ha chiesto per le manovre con locomotive e per il personale avventizio.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

(Dotazione di pensiline metalliche ad alcune stazioni).

Siamo informati che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha deciso di dotare alcune stazioni della propria rete di pensiline metalliche per comodo e ricovero dei viaggiatori durante le fermate dei treni.

Essa ha perciò presentato all'approvazione governativa i progetti delle pensiline da costruirsi nelle stazioni di Oristano e di Macomer.

La pensilina per la stazione di Macomer ha la larghezza di metri 6.10 e la lunghezza di metri 26.55.

La pensilina per la stazione di Oristano differisce in meno da quella di Macomer per circa 15 centimetri di lunghezza e per 30 di larghezza.

Per le dette tettoie si è ricorso al tipo di pensilina doppia, formata, cioè, di una centina e di una mensola poggianti sopra colonne.

Il suaccennato provvedimento verrà poi di mano in mano esteso ad altre stazioni della rete.

Commissione permanente per i servizi della Stazione Marittima di Venezia.

Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto coi Ministri dell'Interno, delle Finanze, della Marina e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, S. M. ha firmato un decreto col quale si dispone che la Direzione dei servizi nella stazione marittima di Venezia venga affidata ad una Commissione Permanente in quella città.

Della detta Commissione faranno parte le Autorità e Rappresentanze qui appresso indicate:

1. Il Prefetto della Provincia, *Presidente;*
2. Il Capitano del Porto;
3. L'Ingegnere Capo del Real Corpo del Genio Civile, Direttore dei lavori del Porto;
4. Il Direttore della Dogana;
5. Un rappresentante del Municipio;
6. Un rappresentante della Camera di Commercio;
7. Un rappresentante della Società esercente le Strade Ferrate dell'Adriatico;
8. Un rappresentante del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie.

La Commissione avrà le attribuzioni determinate da apposito regolamento annesso al decreto del quale trattasi.

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 319 per munire di sbarre in ferro due passaggi a livello della linea da *Pavia a Casalpusterlengo*, in sostituzione delle attuali chiusure a catena;
2. Il contratto stipulato colla Ditta De Agostini Alessandro per la costruzione di quattro case cantoniere e di due garette sulla ferrovia da *Ponte San Pietro a Seregno;*
3. La proposta per impiantare nella *Stazione di Mestre* la stadera di 30 tonn. da togliersi d'opera a Calvisano, e per reimpiegare nella *Stazione di Ghedi* la stadera da 20 tonnellate da togliersi d'opera a Mestre;
4. Il contratto stipulato colla Ditta Tugnoli Pietro per il rialzamento delle travate metalliche del ponte sul fiume Reno al chilometro 31.715 della linea da *Bologna a Pontelagoscuro;*
5. Il contratto stipulato colla Ditta Castori Alessandro per la costruzione di un ponticello obliquo di luce retta m. 5.80, al chilometro 166.597.50, da Roma, della linea *Orte-Falconara.*

(Proposte di lavori approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte dell'Adriatica:

1. Proposta per applicare un dischetto-fanale indicatore a ciascuno dei deviatoi n. 5, 8, 9, 18, 26, 28 e 43, ed un ferma-deviatoi al deviatoio n. 10 in stazione di Brindisi Superiore. Spesa preventivata L. 1820;
2. Progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento della stazione di Piadena, nella linea da Cremona a Mantova, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea Parma-Brescia-Iseo. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 197,685;
3. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della pila centrale del ponte sul Lamone, al chilometro 22.709.32 della linea Castelbolognese-Ravenna, con annesso preventivo di spesa di L. 2500;
4. La proposta dei lavori occorrenti per deviare una condotta d'acqua, che alimenta il rifornitore della stazione di Montecalvo nella ferrovia da Foggia a Napoli. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1100.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 4 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le gare a licitazione privata per le seguenti forniture di macchine locomotive:

Prima gara, per la fornitura di otto macchine-locomotive ad otto ruote accoppiate, munite di freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse automatico, e del freno moderato Henry coi ceppi applicati alle sole ruote dei tenders, del peso totale approssimativo di chilogrammi 376,000, e otto tenders relativi del peso totale approssimativo di chilogrammi 110,400.

Alla gara vennero invitate quattro Ditte nazionali, che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Ing. Ernesto Breda e Comp., di Milano, al prezzo di L. 1.52 per ogni chilogr. di locomotiva e di L. 0.90 per ogni chilogramma di tender, consegna franca di spesa, su rotaia, in stazione di Milano, Porta Garibaldi.

Seconda gara, per la fornitura di sei macchine-locomotive a quattro ruote accoppiate e carrello girevole, munito di tutti gli organi del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse automatico, e degli apparecchi di presa e condotta del vapore pel riscaldamento dei treni, del peso totale approssimativo di chilogrammi 258,000, e di sei tenders relativi, del peso totale approssimativo di chilogrammi 93,600.

Alla gara vennero invitate quattro Ditte nazionali, le quali tutte presentarono offerta di ribasso, rimanendo deliberataria provvisoria la Ditta Miani Silvestri e Comp., di Milano, al prezzo di L. 1.56 ogni chilogramma di locomotiva, e di L. 0.85 ogni chilogramma di tender, con consegna franca di ogni spesa, su rotaia, in stazione di Milano, Porta Romana.

Terza gara, per la fornitura di quattro macchine-locomotive Compound a sei ruote accoppiate e carrelli girevoli, munite di tutti gli organi del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse automatico, del freno moderabile Henry e degli apparecchi di presa e condotta di vapore pel riscaldamento dei treni, del peso totale approssimativo di chilogrammi 212,000, e di quattro tenders relativi, del peso totale approssimativo di chilogrammi 68,000.

Vennero invitate alla gara quattro Ditte nazionali, che tutte concorsero. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta G. Ansaldo e Comp., di Sampierdarena, al prezzo di L. 1.53 ogni chilogramma di locomotiva, e di L. 0.85 ogni chilogramma di tenders, consegna franca di spesa, su rotaia, in stazione di Sampierdarena.

— Il 5 corrente mese, in Milano, presso la Direzione stessa, ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata della fornitura di tonnellate 3115 di rotaie di acciaio di primo tipo, modello 2, normali e di lunghezze diverse, per scambi e crociamenti.

Alla gara vennero invitate dieci Ditte estere ed una nazionale. Rimase aggiudicataria la Ditta Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 191 la tonnellata, merce franca da qualsiasi spesa, su vagone, in stazione di Terni.

(*Gara aperta*).

La Mediterranea ha indetto pel 22 corrente la gara a licitazione privata per l'appalto della fornitura di 200 ruote montate su assi da 12 tonnellate, e di 800 ruote montate su assi da 16 tonnellate; di 2500 molle a spira e di 200 molle a balestra, destinate ai 500 carri testè aggiudicati.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 440 occorrente per l'esecuzione dei lavori di consolidamento del casello N. 24 alla progr. 28.168.15 della linea da *Torreberretti a Pavia;*

2. La proposta dei lavori necessari per la chiusura della linea con stecconato di paletti e tre ordini di filo di ferro zincato, fra il km. 263.533 e la stazione di Roccabernarda, della linea *Taranto-Reggio*. Spesa L. 3700;

3. Il preventivo della spesa di L. 1100 occorrente per la sostituzione della bilancia a ponte della portata di 20 tonnellate nella stazione di *Soverato*, con altra da 30 tonnellate, da togliersi d'opera dalla stazione di *Ricadi*, ed impianto in quest'ultima di quella da 20 tonnellate esistente a Soverato;

4. La proposta per nuove opere di difesa contro l'Ellero, in corrispondenza del primo rettifilo lungo la ferrovia da *Bastia a Mondovì*. Spesa occorrente L. 1200;

5. Il progetto dei lavori occorrenti per la formazione di sede di un binario di manovra in servizio della *stazione di Chiasso*, per la parte di detto binario cadente sul territorio italiano. Spesa preventivata L. 5100;

6. Il preventivo della spesa di L. 1750 occorrente per provvedere allo spostamento dello scambio estremo, lato Battipaglia, in stazione di Policastro e di quello estremo dal lato Reggio della stazione di Vibonati, della linea da *Battipaglia a Castrocucco;*

7. La proposta dei lavori occorrenti per la sistemazione dei cunettoni di scolo della frana di Guvano, fra le stazioni di Vernazza e di Corniglia, nella linea da *Genova a Spezia*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 3000;

8. Il preventivo della spesa di L. 2970 occorrente per l'impianto nella *stazione di Pracchia* di una gru da tre tonn. in sostituzione dell'attuale di vecchio sistema;

9. Il preventivo della spesa di L. 250 per la costruzione di pavimenti in legname nei locali adibiti a dormitorio del personale viaggiante e di macchina, nella stazione di Borgotaro, della linea da *Parma a Spezia*;

10. La proposta per l'impianto di una comunicazione telegrafica fra la stazione di Paola e la sezione attiva del movimento e traffico colà residente (linea *Eboli-Reggio*). Spesa occorrente L. 1000.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento della trincea Banduto, fra i km. 149.819 e 149.962 da Palermo, della linea *Bicocca-Canicattì-Caldare*. Spesa preventivata L. 760.25;

2. Il preventivo della spesa di L. 639.38 per la costruzione di due scalette in ferro da aggiungersi al pontile per l'approdo *a Villa San Giovanni;*

3. La proposta per lo spostamento dei parapetti al sottopassaggio in ferro al km. 343.653.10 da Palermo, della linea da *Siracusa a Noto*. Spesa preventivata L. 1721.06;

4. La proposta per il prolungamento del muro di difesa del rilevato in continuazione della spalla sinistra a valle del ponte, al km. 60.025 della linea da *Palermo-Porto Empedocle.* Spesa prevista L. 3600;

5. La proposta per l'impianto di un ponte a bilico nella stazione di Marianopoli, lungo la ferrovia da *Roccapalomba a Santa Caterina*, con annesso preventivo di spesa di L. 7295.

><

Rete Adriatica.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 30 settembre 1897:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	48	—	48
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	144	10	154
con un asse portante	»	280	—	280
a sei ruote accoppiate	»	425	—	425
a otto ruote accoppiate	»	111	—	111
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate . .	»	11	—	11
a sei ruote accoppiate . . .	»	79	18	97
locomotive-*tenders* per manovre .	»	11	—	11
carrozze Delpaire	»	2	—	2
Totale locomotive	N.	1111	28	1139

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.180; in costruzione 0.005; totale 0.185.

II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni, e break con letti .	N.	51	2	53
di 1ª classe	»	340	5	345
di 2ª classe	»	502	5	507
miste di 1ª e 2ª classe	»	512	6	518
di 3ª classe e cellulare	»	1470	10	1480
miste di 2ª e 3ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	—	—	—
di 4ª classe	»	8	—	8
di 2ª e di 3ª classe col compartimento per la posta	»	65	—	65
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	7	—	7
di 2ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª 2ª e 3ª classe . . .	»	15	—	15
di 3ª classe	»	174	—	174
Totale carrozze	N.	3158	28	3186

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.513; in costruzione 0.005; totale 0.518.

III. *Bagagliai:*				
ordinari D e carri scorta Ds . .	N.	603	6	609
con compartim. per la posta . .	»	62	—	62
Totale bagagliai	N.	665	6	672

Proporzione per ogni km. di strada: in servizio 0.108; in costruzione 0.001; totale 0.109.

IV. *Carri:*				
scuderia S	N.	80	—	90
per piccolo bestiame P e Po . .	»	116	—	116
per merci e bestiame, coperti F, Fe, G, Q	»	11574	75	11649
per merci, scoperti:				
a sponde alte M, Mz, Mt. . .	»	4332	60	4392
a sponde basse V, Vl, Vt . .	»	2660	—	2660
a sponde basse con bilico VB .	»	850	—	850
senza sponde Vs, D	»	156	—	156
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) L, Lp, Le . . .	»	257	—	257
per terra e ghiaia T, Tg . . .	»	467	—	467
spazzaneve Z	»	25	—	25
con sagoma per visita gallerie Y, Yi	»	5	—	5
diversi Tp, Lg, X	»	10	—	10
Totale carri	N.	20532	135	20667

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 3.336; in costruzione 0.022; totale 3.358.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di un atto di transazione relativo a compensi chiesti dagli utenti della roggia Molinara, nel tronco da Camerlata a Como, e dagli eredi del prof. Castellini;

2. Su di una transazione relativa a vertenze colla Ditta Tubertini per danni derivati ad una sua villa, in seguito alla costruzione nella stazione di Bologna della fabbrica di mattonelle;

3. Sugli atti di liquidazione dei lavori eseguiti dall'Impresa Rizzani per opere di completamento del tronco Feltre-Bribano, nella ferrovia da Treviso a Belluno;

4. Sugli atti di liquidazione e di collaudo dei lavori eseguiti pel completamento del tronco da Alano-Fener a Feltre, nella linea Belluno-Feltre-Treviso, dall'Impresa Armellini-Capellari e Morgante, e circa i compensi chiesti dall'Impresa stessa;

Il Consiglio di Stato ha inoltre ritenuto:

a) Che possa approvarsi un progetto di transazione delle vertenze coll'Impresa Guglielmo Gloag in ordine alla liquidazione finale dei lavori di costruzione del tronco Valsavoia-Scordia, lungo la ferrovia Valsavoia-Caltagirone, da essa assunti in appalto con contratto in data del 30 novembre 1887;

b) Che possa essere accolta la domanda, avanzata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la proroga del termine stabilito per l'esecuzione dei lavori e delle espropriazioni relative alla sistemazione delle strade e degli scoli nella stazione di Roccasecca, in correlazione all'innesto nella medesima della linea complementare Avezzano-Roccasecca;

c) Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto presentato dall'Adriatica per l'esecuzione di lavori di sistemazione del torrente Lamone, presso la stazione di Crespino, lungo la ferrovia da Faenza a Firenze. La spesa presunta per l'esecuzione delle opere ascende a L. 34,000;

d) Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa approvarsi un progetto presentato dalla Mediterranea pei lavori di ricostruzione del muro di difesa sulla destra del Rio Tagliata, presso il ponte, al km. 12.394 della ferrovia Moretta-Saluzzo, assegnando il termine di un anno per il compimento delle opere;

e) Che sia meritevole della superiore approvazione il progetto di lavori di consolidamento della scarpata a monte della stazione di Fantino, nella linea da Faenza a Firenze, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 14,200;

f) Che agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto dell'Adriatica rela-

tivo all'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Tocco Castiglione, nella linea Pescara-Aquila. Spesa occorrente L. 33,916.50.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sulla questione riguardante la definizione delle vertenze coll'Impresa Biagi, pel pagamento di compensi in dipendenza dei lavori di parziale ricostruzione di calotta e di piedritti nella galleria di Rutino, lungo la ferrovia da Eboli a Metaponto.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici la proroga per un altro anno, sempre in via di esperimento, della tariffa locale interna, che va a scadere col 30 del corrente mese, per il trasporto dei viaggiatori sulla linea Siracusa-Licata, alla condizione però che non venga applicata ai viaggi con destinazione od in partenza oltre i transiti di Siracusa e di Licata, rispettivamente verso Bicocca e Canicattì.

—

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta presentata dalla Mediterranea, anche a nome e per conto dell'Adriatica, per un' aggiunta alla tariffa speciale comune italo-francese n. 401 *bis* a piccola velocità, per i trasporti via Modane, da Milano e da Torino ai porti francesi della Manica e viceversa.

Con l'aggiunta sovraccennata si ammetterebbero al godimento della tariffa medesima i trasporti dei pesci salati, affumicati o secchi, assegnando loro i prezzi della serie 8ª, applicabili per vagone carico di 10,000 chilog.

—

L'Adriatica, con parere favorevole, ha comunicato al Ministero dei Lavori Pubblici due domande di proroga per un altr'anno, ed alle medesime condizioni: la prima, della concessione di cui fruisce la Ditta Fratelli Malcom per i suoi trasporti di legname, e la seconda, della concessione tuttora vigente colla Ditta Oss. Mazzurana ed Angeli, di Bari, per i suoi trasporti di silicato di potassa; entrambe di prossima scadenza.

—

L'Adriatica ha riconosciuta l'opportunità di ammettere pei viaggiatori a tariffa ridotta, fra Bologna e Roma, la via facoltativa di Falconara-Orte, per la quale vi è un maggior percorso di chilometri 33, e per quella di Piacenza-Rovigo, la via facoltativa di Bologna, per la quale vi ha un maggior percorso di chilometri 30.

—

La Mediterranea ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di estendere la tariffa locale N. 401, a piccola velocità, ai trasporti di marmo in blocchi od in massi anche squadrati, in partenza dalla stazione di Gavorrano ed in destinazione di Carrara, Civitavecchia, Genova, Livorno, Napoli, Roma, Santa Limbania e San Benigno.

—

L'Adriatica, con parere favorevole, ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Cotonificio Cantoni per ottenere che la concessione di cui attualmente fruisce e che va a scadere col 31 dicembre p. v. per il trasporto dei filati e cascami di cotone, e di recipienti vuoti da Bellano a Legnano, venga rinnovata per altri tre anni alle stesse condizioni.

—

Sappiamo che la Mediterranea ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di introdurre nella nomenclatura delle vigenti tariffe una modificazione secondo la quale lo *zolfo ramato* verrebbe tassato come zolfo in pani nel caso di trasporti a vagone completo, e coi prezzi della 5ª classe per le piccole partite.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — La Commissione nominata dall'Amministrazione municipale di Genova per lo studio della questione relativa alla convenienza per Genova di sussidiare l'impresa del Sempione, si è espressa in senso favorevole.

Dichiara doversi concedere un sussidio, ma di entità inferiore a quello stato chiesto, di un milione e mezzo.

— Il giorno 10 corrente ebbe luogo a Berna una conferenza fra delegati delle Banche cantonali di Zurigo, Berna, Vaud, San Gallo, con delegazione del Consiglio federale, in cui si gettarono le basi del progetto per fornire alla Giura-Sempione, in caso di riscatto delle ferrovie, il capitale di obbligazioni occorrente al traforo del Sempione. La proposta sarà sottoposta all'Autorità federale.

Ferrovia Alessandria-Cremolino. — Le pratiche preliminari di questa ferrovia economica volgono a buon fine, e ciò per l'attività dimostrata dagli egregi componenti il Comitato. Lo scoglio delle pratiche burocratiche preliminari si può dire superato; prova ne è la prossima andata sul luogo dell'ingegnere Carlo Sfaltz ove, percorrendo il tracciato della costruenda linea, proseguirà gli studi necessari per presentare un definitivo generale progetto, che sarà mmediatamente seguito dai lavori di costruzione.

Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. — Il Ministro dei Lavori Pubblici diede comunicazione all'avvocato Romano, rappresentante la Società per la costruzione della ferrovia Piedimonte d'Alife, delle condizioni alle quali è subordinata la concessione per la costruzione di detta linea, rimettendogli nel tempo stesso una copia della convenzione definitiva e del relativo capitolato, a fine di procedere senz'altro indugio, com'è desiderio dei concessionari, alla stipulazione del contratto.

Ferrovia economica Alessandria-Ovada per Predosa. — Il Consiglio provinciale d'Alessandria, nella seduta dell'8 corrente, ha approvato la domanda dell'ingegnere Oneto per la proroga d'un anno all'esecuzione della ferrovia economica Alessandria-Ovada per Predosa.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1º gennaio al 31 ottobre 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,927,367.45, con un aumento di lire 10,137.91 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1º gennaio al 31 ottobre 1897 si ragguaglia a L. 94,241,380.92 e presenta un aumento di L. 6,224,708.39 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Tramvia elettrica dalla stazione alla città di Chieti. — Il Municipio di Chieti ha avanzato domanda al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la costruzione di una linea tramviaria a trazione elettrica fra la stazione della ferrovia e la città, desiderata ardentemente dalla popolazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto delle ferrovie.* — Avendo alcuni giornali svizzeri contestato che il riscatto delle ferrovie costerà alla Confederazione la somma di un

miliardo, il *Journal de Genève* risponde che quella cifra di un miliardo non è contestata nemmeno dai fautori del riscatto, e che si legge nel Messaggio del Consiglio federale.

Il Consiglio federale nel suo bilancio d'esercizio calcola come segue il suo capitale d'impianto:

Indennità per il riscatto	fr.	964,384,769
Contribuzioni della Confederazione ai lavori complementari da eseguirsi fino al 1903	»	42,680,000
Fondi disponibili per l'esercizio . .	»	14,465,772
Sovvenzioni con partecipazione condizionale al prodotto dell'esercizio	»	119,000,000
	Fr.	1,140,630,541

Il Consiglio federale riconosce, adunque, esso stesso che il prestito da emettersi per il riscatto sorpasserebbe il miliardo, sempre, s'intende, che il prezzo delle azioni sia quello previsto dal Messaggio, che alcuni fra gli stessi giornali favorevoli al riscatto hanno detto fosse contrario al diritto ed alla equità. Se il Tribunale federale, o se il Consiglio federale trattano amichevolmente colla Compagnia, il prezzo può essere accresciuto di un centinaio di milioni. E questa cifra non comprenderebbe i prestiti da farsi per il traforo del Sempione e delle Alpi della Svizzera orientale, che salirebbero a cento milioni.

— Il Comitato costituitosi allo scopo di promuovere il *referendum* contro la nazionalizzazione delle ferrovie nel Cantone di Neuchâtel ha diramato la relativa domanda. Questo Comitato, di cui è presidente il signor Eugenio Bonhôte, deputato al Gran Consiglio, dice che il riscatto avrebbe per conseguenza un aumento anormale dei poteri del Consiglio federale e che quest'aumento presenterebbe gravi pericoli.

La sezione basilese della Società federale (conservatrice) ha deciso di appoggiare con tutte le sue forze il *referendum* contro il riscatto delle ferrovie.

— *Ferrovia Spiez-Louèche.* — Il Consiglio federale ha risolto di proporre alle Camere federali di non entrare in materia sopra una domanda di concessione per la costruzione di una tramvia elettrica da Spiez a Louèche per il colle della Gemmi.

Ferrovie Germaniche. — *Ferrovie elettriche sotterranee della città di Berlino.* La sottoscrizione avvenuta a Berlino delle 12,500 azioni da 100 marchi ciascuna della « Società per le ferrovie elettriche e sotterranee di Berlino » è stata chiusa prima di essere aperta. Venne, cioè, coperta più volte appena annunziata. I sottoscrittori si obbligarono a tenere in portafoglio le loro azioni per un anno. Le azioni vennero emesse al corso di 115 marchi. Durante il periodo delle costruzioni, tre o quattro anni, sulle azioni verrà corrisposto un interesse del 4 0[0.

Ferrovie Belghe. — *Ferrovie vicinali.* — Si è recentemente approvato:

1° L'aumento del capitale nominale afferente alla linea vicinale da Bruxelles ad Haecht, portato da 1,160,000 ad 1,475,000 franchi, e l'autorizzazione d'impiantare ed esercitare un raccordamento alla stazione di Schaerbeeck;

2° La concessione della parte della linea vicinale di Tervueren-Tirlemont, stendentesi sul territorio dei Comuni di Meldert e di Hougaerde;

3° Il raccordamento tra la ferrovia vicinale concessa di Courtrai-Wervicq-Menin e il *quai* della Lys, nel territorio della città di Courtrai.

Sono state aggregate come concessionarie del mantenimento e dell'esercizio delle linee vicinali seguenti:

1° Del prolungamento fino a Vossem della ferrovia vicinale di Bruxelles-Sterrebeek, la Società della ferrovia a scartamento ridotto Bruxelles-Ixelles-Boendael;

2° Di Lourain-Tervueren, la Società anonima per l'esercizio delle ferrovie vicinali;

3° Di Hasselt-Oreye, la Società Anonima « Limburgsche Stoomtram-Maatschappij ».

Ferrovie del Chili. — Un Sindacato francese si assume la costruzione della ferrovia tra Melipilla e Valparaiso e riceverà per questi lavori due milioni di lire sterline in buoni 4 1[2. Un altro Sindacato, costituito da case inglesi e tedesche, ha trattato per l'impianto dell'illuminazione elettrica di Santiago e di una rete di tramvie elettriche per tutta la città.

Ferrovie Chinesi. — *Il Sindacato franco-belga.* — Il Sindacato che si è costituito nel Belgio, col concorso di industriali e di banche belga e francesi, sotto la denominazione di Società di Studi ferroviari in China, ha stipulato colla Compagnia delle Ferrovie Chinesi una convenzione le cui basi principali sono le seguenti:

Il Governo Chinese dovrebbe concedere alla Compagnia delle Ferrovie Chinesi, che ha già costruito il tronco da Pekino a Lu Roa-Tschiao, la continuazione di questa linea sopra una lunghezza di circa 1.200 chilometri e, inoltre, autorizzare questa Compagnia a negoziare un prestito di 4,500,000 lire sterline.

La Società degli Studi consentirebbe a concludere questo prestito, impegnandosi a versare l'ammontare effettivo di 4,500,000 lire sterline in quattro termini eguali da sei in sei mesi, dal 1° gennaio 1898 al 1° luglio 1899. Il prestito sarà rimborsabile in 20 annualità a partire dal 1° gennaio 1909; sarebbe garantito dalla ferrovia, la cui costruzione dovrà essere terminata nel 1903.

Gli studi della ferrovia saranno fatti dalla Società di Studi nel termine di un anno e la costruzione si effettuerà sotto la direzione del direttore della Società Chinese.

Notizie Diverse

Le nostre importazioni. — La Direzione generale delle gabelle pubblica il prospetto delle entrate in conto dogane e diritti marittimi per il mese di ottobre 1897.

Da esso si rileva che nel suddetto mese furono importate in Italia le seguenti derrate:

Spirito	ettolitri	796	per L.	134,582
Petrolio	quintali	79,335	»	3,808,080
Caffè	»	10,367	»	1,555,050
Zucchero	»	56,992	»	5,018,937
Cotone greggio . .	»	33,670	»	101,010
Grano	tonn.	34,934	»	2,620,050
Altri prodotti . . .		—		7,374,798
			Totale L.	20,612,447

In confronto alle importazioni dell'ottobre 1896 si è in quest'anno verificata una maggiore entrata di L. 200,491; giacchè in quell'epoca risultò un introito di L. 20,411,956.

L'importazione del grano, che nei mesi di agosto e settembre aveva progredito, nell'ottobre è invece diminuita.

Sul mese di ottobre 1896 si è verificata una diminuzione di tonn. 1419 per un introito di L. 108,675 e per l'epoca dal 1° luglio al 31 ottobre 1897 si trova sempre in diminuzione sull'esercizio precedente di tonnellate 34,725 e L. 2,604,375.

Le importazioni in generale, per l'epoca dal 1° luglio al 31 ottobre 1897, hanno dato all'erario nazionale un prodotto di L. 79,327,181.

I lavori nel porto di Palermo. — La Commissione dei delegati, composta dell'ufficiale di porto signor Zingales Salvatore e degli ingegneri del Genio Civile signori Verdinois e Savagnone, procedette alla consegna dell'area di suolo demaniale, presso lo scalo d'alaggio della N. G. I. in Palermo al signor Sorrentino, impresario dei lavori delle nuove banchine che dovranno essere costruite in quel porto.

Queste banchine comprendono i due tratti che dallo scalo anzidetto vanno sino al pontile della stazione ferroviaria marittima, girando l'angolo dei Quattroventi, e l'ampliamento ed allungamento del pontile medesimo.

L'importo totale dei lavori da eseguirsi è preventivato nella somma di oltre ottocentomila lire.

Le nuove banchine costituenti due rettifili lunghi complessivamente metri 485 si protenderanno in mare per metri 48.50 dalla parte dello scalo d'alaggio, con la cui sponda, verso mare, formerà un angolo di 93' 30''; e m. 44 dalla parte del pontile ferroviario, costituendo con la sponda settentrionale del detto pontile un angolo di 85' 30'' verso mare.

La fondazione dei muri di sponda sarà fatta all'asciutto, in muratura di pietrame e malta idraulica, col sistema di cassoni mobili ad aria compressa. Nei tratti in cui il fondo non sia roccioso, a seconda della compressibilità del sottosuolo d'impianto, prima della costruzione del muro di sponda, tenute presenti le diverse circostanze, vi si formerà uno scanno di dimensioni variabili in pietrame di calcare compatto.

L'estirpazione della roccia subacquea sarà fatta all'asciutto coi cassoni mobili ad aria compressa e mediante mine subacquee a carico di dinamite non eccedenti grammi 500, a seconda dei fondali e della distanza dal fronte delle banchine.

Fra giorni si metterà mano a tali lavori.

Siamo informati intanto che pel cantiere navale e pel bacino di carenaggio, gli uffici competenti hanno proceduto alacremente a togliere le difficoltà insorte, talchè la costituzione della società anonima, assuntrice dei lavori è quasi compiuta e, quanto prima, saranno iniziati i lavori.

Nuovo ponte sul Po. — La Commissione eletta dai Consigli comunali di Massa Superiore e di Sermide, per studiare l'allacciamento con un ponte di chiatte dell'Alto Polesine col Mantovano, si è adunata recentemente per la prima volta ed ha approvato il progetto della Ditta assuntrice la costruzione e l'esercizio del ponte e le altre proposte concretate dal presidente della Commissione, il deputato Sani Severino.

Servizio postale e telegrafico inglese. — Dalla Relazione annuale del Postmaster General risulta che durante l'anno terminato al 31 marzo 1897 furono consegnate nel Regno Unito 1893 milioni di lettere e 3,141,715,000 plichi postali di tutti i generi (compresi cartoline, giornali, circolari, ecc.), con un aumento sull'anno antecedente corrispondente al 3,6 per cento.

Le lettere raccomandate e assicurate ammontarono a 13,438,735.

Il numero medio di lettere ricevute da ogni individuo (uomo, donna o fanciullo) nel Regno fu di 79.4.

I pacchi postali mostrano un aumento del 5.2 per cento e il numero totale ne fu di 63,715,315 di cui 62,947,698 spediti da un paese all'altro del Regno, restandone soltanto 767,718 provenienti dall'estero e dalle colonie.

Durante l'anno furono consegnati 79,423,556 telegrammi con un aumento di mezzo milione sull'anno antecedente. Di questi telegrammi 65,561,817 erano telegrammi ordinari per l'interno.

Il numero dei depositanti nelle Casse di risparmio postali in tutto il Regno unito fu di 6,862,035 con una proporzione di 1 a 6 alla cifra totale della popolazione: il credito medio per ogni depositante era di 15 sterline, 15 scellini e 1 penny.

Lunghezza della rete telegrafica terrestre. — Secondo l'*Eisenzeitung*, la lunghezza totale delle linee telegrafiche terrestri sarebbe attualmente di 7.000.000 di chilometri.

L'America tiene il primo posto con 4,050,000 chilometri; l'Europa viene appresso con 2,840,000.

In queste cifre non sono compresi i 202,000 chilometri di filo sottomarino.

Nuova locomotiva ad aria compressa. — È stata costruita agli Stati Uniti una nuova locomotiva ad aria compressa, destinata al servizio della « Manhattan Elevated Railway ». Questa locomotiva, del peso di 8 tonnellate, è a tre assi: si compone di un inviluppo cilindrico di lamiera, lungo m. 5 e del diametro di m. 2, il quale contiene 37 tubi cilindrici pieni d'aria compressa a 168 atm.; ciascun tubo è in comunicazione con una condutture principale che mette capo ad una valvola di riduzione di pressione, la quale riduce la pressione dell'aria a circa 10 atm. L'aria viene quindi riscaldata in un apparecchio ad acqua calda con apposito piccolo focolare; tale apparecchio, il volantino del freno e gli apparecchi di manovra trovansi nella parte posteriore della locomotiva. L'impianto destinato a produrre l'aria compressa si compone di una motrice Corliss di 230 HP che aziona un quadruplo compressore d'aria Ingersoll-Sargent, e di un serbatoio d'acciaio di mc. 23, contenente l'aria alla pressione di 179 Kg., il quale permette di mettere la macchina in pressione in un minuto.

La Casa Siemens in America. — La *Siemens and Halske Company* di Chicago ha effettuato una combinazione con la *Pensylvania Iron Works* di Filadelfia, per effetto di che la seconda Casa viene ad assorbire praticamente la prima. La fusione ebbe luogo nell'assemblea annuale della *Siemens and Halske*, a Chicago, in cui fu data una rappresentanza addizionale nel Consiglio d'amministrazione all'altra Compagnia per mezzo dell'elezione a consiglieri di alcune ben note ed influenti personalità. La *Pensylvania* assorbe la *Siemens* per mezzo d'uno scambio d'azioni, ma le due aziende continueranno ad essere condotte come per l'innanzi. La *Pensylvania* fabbrica macchinario per funicolari, macchine per avvolgimento e trazione, motrici a gas e a vapore, e la fusione metterà in grado le due Case di armare intieramente ferrovie tanto funicolari quanto elettriche.

Il commercio dell'Austria-Ungheria. — Nei primi nove mesi dell'anno corrente il movimento del commercio estero austriaco presenta un notevole peggioramento rimpetto all'anno precedente; poichè la eccedenza delle esportazioni sulle importazioni da oltre 31 milioni cui ascese nel 1896, si è ristretta in quest'anno a meno di 21 milioni di fiorini.

Ecco le cifre precise rappresentanti il valore degli scambi commerciali nel periodo suddetto:

		genn.-settem. 97	diff. sul 96
Importazioni . . .	F.	543,500,000	+ 24,500,000
Esportazioni . . .	»	564,200,000	+ 14,100,000
	F.	1,107,700,000	+ 38,600,000

Prescindendo però dalla considerazione della bilancia commerciale, vi è, come si vede, un aumento abbastanza considerevole degli scambi, il quale non manca di essere favorevole al paese.

Considerate poi in riguardo alla quantità, le importazioni sono state nel periodo suindicato di 66 milioni di quintali e le esportazioni di 112 milioni di quintali, cioè una eccedenza di oltre 46 milioni di quintali in favore delle esportazioni.

Guardando al dettaglio delle singole categorie di merci troviamo che all'importazione sono in aumento quelle dei cereali di milioni 7.7 di fiorini; quelle della lana di 2.3; quelle della canapa e juta di 1 milione. Sono per contro in diminuzione le importazioni di derrate coloniali di 2 1/2 milioni; le macchine di oltre 1 milione; i carboni e i ferri di cifre minori.

All'esportazione sono in aumento i legnami di quasi 7 milioni; i prodotti animali di 3 milioni circa; i cereali di 3 milioni circa; i carboni di quasi 2 milioni e di altrettanto i ferri; il bestiame di oltre 1 milione. Lievi diminuzioni si trovano soltanto nelle vetrerie e nei cuoiami.

Da New-York a Roma in ferrovia. — Gli Americani, che non si sorprendono di nulla e pei quali la parola *impossibile* non esiste, stanno ora occupandosi d'un progetto di strada ferrata fino ad Alaska e attraverso le isole di Behring, fino alla costa della penisola di Kamtschatka.

Se questo progetto si realizzerà, si potrà allora prendere un biglietto da New York a Roma per via di terra; New-York-San Francisco-Wladivostok-Pietroburgo, ecc.

È vero però che ci s'impiegherebbe assai più tempo che compiendo la traversata per mare.

Il Telemicrofonografo. — Si ha da Bellinzona che i signori Dussard e Jambert costrussero un apparecchio il quale permette di fissare le conversazioni telefoniche onde poterle riprodurre in caso di contestazioni e di ricevere comunicazioni telefoniche durante l'assenza delle persone e poterle al ritorno ripetere a volontà.

Col concorso di Berthen, amministratore della Società parigina dei telefoni, gl'inventori perfezionarono ancora il loro apparecchio, divenuto il telemicrofonografo. Gli esperimenti fatti diedero pieno successo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per lavori d'ampliamento dello scalo Merci di Valdellora per l'importo di L. 15,000. Dissuggellamento delle offerte alle ore 10.30 del 22 corrente.

Aggiudicazioni definitive.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Imbesi Diego di Favazzina, i lavori di costruzione della torre pel rifornitore in stazione di Rosarno, col ribasso del 7 0|0.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente, per fornitura di 20,000 chiodi in ferro per armamento;

Colla Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, per fornitura di 49,400 chiavarde in ferro; di 7772 bolloni speciali per scambi; di 51,800 arpioni in ferro;

Colla Fonderia Milanese di acciaio, per fornitura di 75 cuori semplici capovolgibili in acciaio fuso per crociamenti di via;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per fornitura di 500 molle a spira del tipo *b*, di trazione e repulsione per carri; e di 400 molle di sospensione a balestra;

Colla Ditta Selve Fratelli di Donnaz, per fornitura di kg. 1500 di ottone in filo assortito e di kg. 3000 di rame in filo assortito.

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Brescia (20 novembre, ore 14, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo fabbricato ed ampliamento del Convitto annesso alla Regia Scuola di Agricoltura Pastori. Importo L. 41,902.95. Cauz. L. 2200.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Massa (22 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione del ponte sul torrente Aulella, presso Pallerone, lungo la strada nazionale, n. 38, Aulla-Confine Mantovano. Importo L. 84.600. Cauz. provv. L. 5000.

Municipio di Brescia (22 novembre, ore 13, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un fabbricato per l'impianto di uno stabilimento frigorifero e delle forniture e prestazioni occorrenti in aiuto alle dette fornitrici del macchinario per il collocamento in opera del medesimo. Importo L. 60,000. Cauzione L. 6000.

Municipio di Spezia (23 novembre, ore 10, 1° asta). — Appalto in due lotti dei lavori di costruzione di 2 edifici scolastici urbani, dei quali uno in via Torino e l'altro in via della Lavanderia:

1° lotto: Importo L. 88,252.31. Cauz. provv. L. 8900;
2° lotto: » » 83,976.59. » » » 8400.

Fatali 8 dicembre, ore 10.

Deputazione Provinciale di Palermo (25 novembre, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto della **strada** provinciale di 2ª serie, da Collesano pei pressi di Polizzi alla nazionale Termini-Taormina. Importo L. 315,502.16. Fatali 11 dicembre, ore 14.

Municipio di Cannicattini (26 novembre, ore 10, 2ª asta, per deserzione 1° incanto). - Appalto delle opere occorrenti alla costruzione dei canali d'irrigazione, derivando le acque dal fiume Cardinale. Importo L. 110,428.72. Fatali 11 dicembre, ore 10.

Municipio di Camporeale (26 novembre, ore 14, fatali). — Appalto della conduttura delle acque potabili della contrada Valdibella nell'abitato del paese. Importo ridotto L. 67,394.48 (ribasso ottenuto 1.50 0|0).

Municipio di Paolisi — Benevento — (2 dicembre, ore 9, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada interna e di prolungamento della condottura dell'acqua del Serino. Imp. L. 55,400. Cauzione L. 2800. Fatali 17 dicembre, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (3 dicembre, ore 10, fatali). — Appalto di lavori occorrenti per la costruzione del secondo tratto del 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 48, dalla Vasca Empoli a Santa Lucia del Cicolano. Importo ridotto L. 61,238.65 (ribasso ottenuto 8.899 0|0).

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (4 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di un tronco del Collettore delle fogne a destra del Tevere, dall'attraversamento della ferrovia Roma-Pisa, presso la fermata di San Paolo, fino allo sbocco in fiume del fosso di Pozzo Pantaleo (m. 1123.36). Importo L. 761,830. Cauzione provv. L. 30,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (7 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia metallica con chiusure avvolgibili e relative opere murarie, opere di finimento ed uso sulla calata di Villa del Popolo nel nuovo Porto di Napoli. Importo L. 199,610. Cauzione L. 10,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (9 dicembre, ore 10, 2ª asta, per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte e dei moli di difesa del Porto di Salerno, nonchè dei fabbricati, piazzali, strade, imbarcazioni e galleggianti in servizio del porto stesso, durante il novennio 1897-1906 e più precisamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1906. Importo complessivo L. 155,631.78. Cauzione L. 6000.

Manicomio di Palermo (14 dicembre, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per le seguenti opere nel podere « Vignicello », in via Piademonte: N. 2 padiglioni per sudici-paralitici e bambini; n. 4 padiglioni per tranquilli; n. 2 padiglioni infermerie per malattie comuni, con porticati adiacenti; edificio servizi generali e cappella; edificio ammissione; n. 4 padiglioni per tranquille; edificio pensionato donne; n. 2 padiglioni per semi-agitate; palazzo amministrazione; sezione agitate; lavanderia a vapore; n. 2 padiglioni per malattie contagiose, con relativo fabbricato per i servizi e muri di cinta; stazione di disinfezione; impianto di Decauville; sistemazione del piano generale; lavori stradali; adattamenti nei vecchi locali e muri di cinta. Cauzione provv. L. 100,000. Fatali 29 dicembre, ore 12.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Capua — (18 novembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 50,000 di **piombo** in pani a L. 0.38 il kg. Cauzione L. 1900. Consegna a giorni 60.

Direzione Officine Costruzioni d'Artiglieria — Napoli — (22 novembre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura in due lotti:

1° lotto: kg. 1000 di **stagno** in pani a L. 2.85. Cauz. L. 285;
2° lotto: kg. 5000 di **rame** in pani a L. 1.65. Cauz. L. 825.
Consegna in giorni 40.

Regia Fabbrica d'armi — Terni — (30 novembre, ore 15.30, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** in 3 lotti:

1° lotto: kg. 66,000 fino in verghe (per fondelli, calcioli, ecc.) L. 0.40 il kg. Cauzione L. 2640;

2° lotto: kg. 60,000 fino in verghe (per culatte mobili). L. 0.40. Cauzione L. 2400;

3° lotto: kg. 60,000 in verghe (per serbatoio) a L. 0.40. Cauzione L. 2400.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

8 dicembre. — **Ferrovie Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 13.30 nella Sede sociale.

18 dicembre. — **Navigazione Generale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella Sede sociale in Roma.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

28 novembre — **Società per la coltivazione delle miniere di Montevecchio di piombo argentifero.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella Sede in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Marmifera Privata di Carrara. — Distinta delle Obbligazioni estratte e da rimborsare dal 1° gennaio 1898.

Certificati da una Obbligazione:

1488 1977 1785 4659 4962 5296 7205 7668 8636 3207
7377 5259 3957 7080 1390 2182 3532 2129 3230 1815
2391 7453 2826 4253 7669 2032 6025 7639 6036 1036
6836 7619 6223 704 2127 321 5776 6044 5312 700
760 2304 2101 7699 3533 2722 3523 2348 471 7754
5704 679 2125 741 6866 3519 2982 7994 6249 5930

Certificati da quattro Obbligazioni:

1910 926 1103 146 971 497 148 1358 938 90
1240 1809 545 231 1766 753.

Ferrovia Mantova-Modena. — Elenco delle Obbligazioni estratte e rimborsabili al 1° gennaio 1898:

6183 997 8991 2280 9797 8867 4328 7129
13860 6107 1817 9819 7319 7979 8611 9414
4604 9369 3348 13546 11795 9975 12506 2915
3403 3183 7744 8262 3288 12069 9066 4714
1519 10129 12427 1957 15938 14992 15312 14713
15884.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novem. 6	Novem. 13
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 523.50	521
» » Meridionali	» 716.50	717
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	385
» » » (2ª »)	» 366	366
» » Secondarie Sarde	» 270	270
» » Sicule.	» 648	648
Buoni Ferrovie Meridionali	» 550	550
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* .	L. 305.70	306.75
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	» 342	342
» » Gottardo 4 % . . .	» 100.60	100.25
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 508.50	508
» » Meridionali	» 323	322.75
» » Meridionali Austriache .	» 408	408
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 314	316
» » » 2ª emiss. »	306	307
» » Pontebba	» 480.50	480.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 317	312
» » » serie *B*. . . .	» 314	314
» » » 1879	» 308.50	309
» » Savona	» 340	340
» » Secondarie Sarde . . .	» 464	464
» » Sicule 4 0[0 oro . . .	» 496.50	496.50
» » Tirreno	» 488	488
» » Vittorio Emanuele . .	» 336	338

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 21 al 31 Ottobre 1897.* — *12ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	1608	1418	+ 190	1134	1291	— 157
Media.	1608	1417	+ 191	1111	1291	— 180
Viaggiatori	1,564,736 55	1,600,244 62	— 35,508 07	81,206 09	100,510 87	— 19,304 78
Bagagli e cani. . . .	84,045 30	79,613 83	+ 4,431 47	1,617 20	2,762 22	— 1,145 02
Merci a G.V. e P.V. acc.	432,587 32	440,856 86	— 8,269 54	14,670 04	24,438 70	— 9,768 66
Merci a P. V. . . .	1,967,065 78	2,018,452 68	— 51,383 90	76,085 39	88,100 57	— 12,015 18
TOTALE .	4.048.437 95	4,139.167 99	— 90,730 04	173,578 72	215,812 36	— 42,233 64
Prodotti dal 1° Luglio al 31 Ottobre 1897.						
Viaggiatori	18.377 469 85	17.859,854 27	+ 517,615 58	835,767 81	1,226.592 24	— 390,824 43
Bagagli e cani. . . .	853,875 56	829.704 91	+ 24,170 65	16.638 70	38 513 25	— 21,874 55
Merci a G.V. e P.V. acc.	4,227,903 65	4.110,622 15	+ 117,281 50	170,293 91	214,814 82	— 44,520 91
Merci a P. V. . . .	21,001,841 78	20,496,724 38	+ 505,117 40	776,651 87	945,642 08	— 168,990 21
TOTALE .	44,461,090 84	43,296,905 71	+1,164,185 13	1,799,352 29	2,425,562 39	— 626,210 10
Prodotto per chilometro.						
della decade	878 57	936 89	— 58 32	153 07	167 17	— 14 10
riassuntivo	9,648 67	9,802 33	— 153 66	1,619 58	1,878 82	— 259 24

(*) La linea Milano-Chiasso (km 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI SETTEMBRE 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	16,266.55	48,387.15	34,788.95	37,255.17	4,129.80	3,945.40	827.55	15,103.95	—
Piccola Velocità.	491.65	12.698.50	13,534.20	29,533.27	1,104.50	241.05	80.45	5,007.40	12,193.00
TOTALI	16,758.20	61,085.65	48,323.15	66,788.44	5,234.30	4,186.45	908.00	20,111.35	12,193.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 30ª Decade dal 21 al 31 Ottobre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	1,303,488.12	62,586.88	876,317.82	2,463,964.23	14,997.97	4,721,305.02	4,307.00
1896	1,515,007.77	73,528.40	911,321.68	2,104,705.84	11,922.49	4,616,486.18	4,248.00
Differenze nel 1897	— 211,569.65	— 10,941.52	— 35,003.86	+ 359,258.39	+ 3,075.48	+ 104,818.84	+ 59.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	33,299,598.84	1,307,284.47	11,952,916.24	40,218,894.38	334,423.57	87,413,117.50	4,250.13
1896	32,073,140.17	1,595,730.66	11,255,912.81	36,597,032.75	349,268.14	81,871,084.53	4,248.00
Differenze nel 1897	+ 1,226,458.67	+ 11,553 81	+ 697,003.43	+ 3,621,861.63	— 14,844.57	+ 5,542,032.97	+ 2.13
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	78,582.18	2,031.28	23,218.48	100,923.86	1,306.63	206,062.43	1,464.69
1896	96,005.44	2,559.24	41,543.39	159,954.73	680.56	300,743.36	1,377.00
Differenze nel 1897	— 17,423.26	— 527.96	— 18,324.91	— 59,030.87	+ 626.07	— 94,680.93	+ 87.69
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	2,267,141.52	60,441.73	794,856.04	3,666.409.23	39,414.90	6,828.263.42	1,396.10
1896	2,184,185.58	59.473.06	722,239.26	3,140.294 10	39,396.00	6,145 588.00	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 82,955.94	+ 968.67	+ 72,616.78	+ 526,115.13	+ 18.90	+ 682,675.42	+ 19.10

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
853.71	874.17	— 20.46	16,691.03	15,647.41	+ 1,043.62

Col 1° luglio 1897 è passata alla Rete Principale la linea complementare Mestre-S. Donà-Portagruaro di Km. 59.085,

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima, Sede in Roma — Capitale Lire 20 milioni, interamente versato

CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA GENERALE.

In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione l'Assemblea generale è convocata per il giorno di lunedì 29 novembre prossimo, alle ore 14, presso la Sede Sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (Palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

Ordine del giorno:

1. *Convenzione 26 giugno 1897 concernente la liquidazione della partecipazione dello Stato negli utili netti.*
   Deliberazioni relative e modificazioni dell'articolo 60 dello Statuto.
2. *Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci.*
   Approvazione del bilancio al 30 giugno 1897 e della ripartizione degli utili.
3. *Nomina di Consiglieri d'amministrazione.*
4. *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.*

Gli azionisti possessori di azioni al portatore per intervenire all'assemblea generale debbono depositarle otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 21 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede Sociale, piazza Grazioli, n. 5, e la Banca d'Italia — *Palermo:* presso la Direzione Generale della Società e la Banca d'Italia — *Catania*, *Genova*, *Livorno* e *Milano:* presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia — *Messina:* presso la Banca d'Italia e la Banca di Messina — *Napoli:* presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee — *Firenze:* presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali — *Torino:* presso i Sigg. F.lli Marsaglia e Comp. in liquidazione — *Trieste:* presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di credito — *Berlino:* presso la Berliner Handels-Gesellschaft — *Francoforte s/M:* presso i signori D'Erlanger e Figli — *Basilea.* presso la Basler Handels Bank — *Londra:* presso i sigg. P. P. Rodocanachi e Comp. — *Parigi*, *Marsiglia* e *Ginevra:* presso il Crédit Lyonnais.

Si avvertono gli azionisti che per deliberare sull'oggetto n. 1 occorre la presenza di almeno 40 azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale, ed una maggioranza di voti che rappresenti un quinto del capitale stesso.

Roma, 20 ottobre 1897.

Il Direttore Generale
G. MAZZA.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 30								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		8 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2) . . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 18 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 18 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	*Pranzo*	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3a	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale Lire 130 milioni, interamente versato

A tenore dell'art. 22 dello Statuto Sociale, l'**Assemblea Generale ordinaria e straordinaria** della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 26 novembre 1897, alle ore 13, nei locali della Sede Sociale in Milano, Corso Magenta, n. 24, onde deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione;*
2. *Relazione dei Sindaci;*
3. *Presentazione del bilancio 1896-97 e relative deliberazioni;*
4. *Modificazione agli articoli 3, 21, 30 e 37 dello Statuto Sociale;*
5. *Nomina di Amministratori e dei Sindaci.*

Il deposito delle azioni dovrà essere fatto non più tardi del 18 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate.

Si avvertono gli azionisti che mentre per deliberare sugli oggetti n. 3 e 5, occorre all'assemblea la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il quinto del capitale sociale, è necessaria invece per deliberare sull'oggetto n 4 la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso.

Milano, 22 ottobre 1897. IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

Milano: Cassa Sociale - Banca Commerciale Italiana - Roest e C. successori Giulio Belinzaghi. — **Napoli**: Cassa Sociale. — **Roma**: Banca d'Italia - Banca Commerciale Italiana. — **Torino**: Banca Commerciale Italiana. — **Genova**: Banca Commerciale Italiana. — **Venezia**: Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti. — **Livorno**: A. e G. di V. Rignano — **Firenze**: Banca Commerciale Italiana. - M. Bondi e Figli. — **Palermo**: Cassa delle Ferrovie Sicule. — **Berlino**: Disconto Gesellschaft. — **Colonia**: Sal. Oppenheim J.r et C. — **Francoforte** s/M: Filiale der Bank für Handel und Industrie. — **Monaco**: Merck Finck et C. — **Basilea**: Bankwerein Suisse. De Speyr et C. — **Zurigo**: Société de Crédit Suisse. — **Ginevra**: Union Financière de Genève. — **Parigi**: Société Générale pour favoriser, etc. (Rue de Provence, 54-56). **Londra**: C. I. Hambro et Son. — **Vienna**: Société I. et R. priv. Autrichienne de Crédit pour le Commerce et l'Industrie. — **Trieste**: Filiale dell'I. et R. priv. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio e Industria.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 20 Novembre 1897 NUM. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97

Sunto della Relazione del Consiglio

all'Assemblea generale degli Azionisti, che si terrà il 26 novembre 1897

ASSEMBLEA ORDINARIA.

La relazione, dopo breve commemorazione del compianto commendatore avvocato Antonio Pariani, Vice-Presidente del Consiglio fino dall'origine della Società, prosegue col dire che già nella relazione dello scorso anno si era accennato al dubbio che il Ministero portasse a termine il progetto di legge relativo ai lavori ed alle provviste per le linee in esercizio. Infatti, in seguito al voto del Senato, che ne rinviava la discussione, ritenne miglior partito quello di dare opera sollecita allo studio di altri provvedimenti atti a far fronte ai più impellenti bisogni delle grandi reti ferroviarie, senza ipotecare troppo a lungo l'avvenire. Si assicuravano quindi ai bisogni delle tre reti per circa 19 mesi complessivamente L. 16,400,000; somma questa da erogarsi nei lavori e nelle provviste anche col sistema del prezzo fatto ed all'incirca uguale a quella che per tale periodo sarebbe stata a disposizione delle Casse patrimoniali, se la legge, già approvata dalla Camera, fosse stata definitivamente sanzionata.

Circa gli Istituti di previdenza, allo scopo di rafforzare le condizioni economiche delle vecchie Casse, venne dal Governo approvata, in via di esperimento ed in anticipazione sul disegno di legge che contemplerà il definitivo assetto della previdenza ferroviaria, un'imposta sul diritto fisso per le merci manipolate dalle parti ed alcune soprattasse alle tariffe viaggiatori, diverse secondo i percorsi.

Si spera poi che gli studi in corso per preparare le ulteriori disposizioni da sottoporsi al Parlamento, procedano sollecitamente, sicchè si possa senza lunghi ritardi addivenire ad una sistemazione delle Casse Pensioni.

La Commissione d'inchiesta sulle ferrovie attende al ponderoso lavoro a lei affidato, e la nostra Società ne aspetta serenamente il giudizio, convinta com'è di avere, nei rapporti col dipendente personale, sempre proceduto nell'applicazione del suo contratto, con criteri di equità e giustizia.

Circa le nuove costruzioni si espone che il 22 maggio u. s. venne rassegnato al Ministero per l'approvazione il progetto del tronco *Capezzano-Mercato S. Severino*, ed il 5 giugno successivo quello del tronco *Balsorano-Avezzano*. Il primo di questi progetti trovasi ancora in esame presso il Ministero; per il secondo venne emesso il Decreto in data 20 agosto u. s., col quale si approva in massima il progetto e si chiedono alcune varianti ed aggiunte, che sono ora in corso di studio.

Intanto si stanno completando i progetti di dettaglio di tutte le opere in genere pei due tronchi, in modo da potere dar principio ai lavori appena ottenuta la definitiva approvazione dei relativi tracciati.

Esercizio.

La lunghezza della rete al 1° luglio 1896 era di chilometri 5698, dei quali 4407 costituenti la rete principale e 1291 la rete secondaria.

Col giorno 16 luglio 1896 la stazione di Milano Porta Romana essendo stata aperta al pubblico servizio, la lunghezza della rete si è accresciuta di 11 km.

Ciò stante, al 30 giugno 1897 l'intera rete era di chilometri 5709, dei quali 4608 costituenti la rete principale e 1101 la rete secondaria.

La percorrenza complessiva dei treni raggiunse collo scorso esercizio km. 29,851,951, mentre quella del 1895-96 fu di km. 29,023,474. Si ebbe quindi pel 1896-97 un aumento di treni-chilometro 828,477.

Prodotti e spese.

Ripartendo i prodotti fra le diverse categorie di traffico si hanno le cifre seguenti:

	Rete princip.	0/0	Rete second.	0/0	Reti riunite	0/0
Viaggiatori . .	47,878,288	38	2,799,594	46	50,677,882	39
Bagagli, cani e merci a G. V.	10,101,072	8	417,414	7	10,518,486	8
Merci a P. V. acc.	4,420,243	4	225,509	3	4,645,752	3
Merci a P. V. .	61,161,206	49	2,616,297	43	63,777,503	49
Prod. fuori traffico	947,753	1	46,691	1	994,444	1
Totale . .	124,508,562	100	6,105,505	100	130,614,067	100

E, confrontandole con quelle del precedente esercizio, si trovano le sotto indicate differenze:

	1895-96	1896-97	Differenza
Viaggiatori . .	50,719,730.90	50,677,881.79	— 41,849.11
Bagagli e cani .	2,423,324.16	2,508,441.04	+ 85,116.88
Grande velocità.	7,861.370.44	8,010,044.58	+ 148,674.14
Piccola veloc. acc.	4,501,624.76	4,645,752.23	+ 144,127.47
Piccola velocità .	62,594.025.15	63,777,503.24	+ 1,183,478.09
Prod. fuori traff.	992,073.32	994,443.80	+ 2,370.48
Totale . .	129,092,148.73	130,614,066.68	+ 1,521,917.95

Le spese dell'esercizio furono complessivamente di lire 88,002,730.65 contro lire 85,040,821.29 del 1895-96, e quindi aumentarono di lire 2,961,909.36.

La relazione si diffonde poi nell'esporre le varie e molteplici cause che valgono a giustificare questo aumento di spese.

Parla quindi dei lavori di completamento delle linee in esercizio, del materiale rotabile e del contenzioso, parti queste che pubblicheremo in seguito, quando daremo il testo completo della relazione.

ASSEMBLEA STRAORDINARIA.

Nell'Assemblea dello scorso anno erano state proposte talune modificazioni agli articoli 3, 21, 30, 37 e 58 dello Statuto sociale, ma in detta Assemblea non si è potuto deliberare in proposito, perchè in essa non era rappresentato il terzo del capitale sociale.

Essendo poi insorta nello scorso mese di ottobre una divergenza di vedute col Ministero, relativamente all'ammontare della detrazione da farsi per arrivare alla determinazione degli utili di cui all'art. 58 dello Statuto sociale, ed essendo mancato il tempo per redigere una formola definitiva prima di questa Assemblea, conviene differire l'approvazione alla modificazione del testo vecchio dell'articolo sopra citato.

Rimangono però ad approvarsi le altre agli articoli 3, 21, 30 e 37, per le quali viene ora presentata analoga proposta.

A PROPOSITO DELL'ARTICOLO DELL'ON. DEPUTATO CARMINE SULLA QUESTIONE FERROVIARIA ITALIANA

Nei recenti numeri del *Monitore* abbiamo riprodotto l'interessante articolo sulla questione ferroviaria italiana testè pubblicato dall'on. deputato Carmine.

Ad esso facciamo ora seguire qualche breve commento.

Nel suo complesso, quanto espone l'egregio Deputato, può largamente compiacere quanti si occupano dell'importantissima quistione e ne conoscono tutti i lati e tutte le difficoltà.

Con sobria e chiarissima esposizione l'on. Carmine imposta anzitutto esattamente il quesito e ne indica le soluzioni più logiche, discutendo ciascuna di queste in modo da scendere alla conclusione netta e precisa che la concessione dell'esercizio ad una Società privata è quanto ancora di meglio si possa fare nelle nostre condizioni per assestare convenientemente il servizio ferroviario.

L'autorevole giudizio d'un uomo pubblico che, come l'on. Carmine, è solito ad esaminare ed a discutere le maggiori quistioni generali con molta serietà e profondità d'idee, non può a meno di essere notato, tanto più perchè espresso in una materia in cui così divisi furono e sono tuttora i pareri.

Certo non sfuggì all'on. Carmine il fatto che le convenzioni ferroviarie del 1885 non furono il prodotto di calcoli errati e neppure leggermente istituiti. Nè può essere sfuggito a lui come al Governo nessun danno abbiano recato le convenzioni stesse.

Per chi voglia esaminare serenamente e senza preconcetti o preoccupazioni d'altro genere, il risultato di questi dodici anni di prova delle convenzioni ferroviarie, riesce evidente l'aggiustatezza dei computi fatti nello stabilire la percentuale sul prodotto lordo assegnata alle Società e quelli pel funzionamento dei tre fondi di riserva, i quali finanziariamente hanno pienamente corrisposto alle previsioni.

Ed è sopratutto notevole che un uomo del valore e della ponderazione dell'on. Carmine sia giunto alle conclusioni cui venne circa il giudizio sulle convenzioni, tanto più che nel darlo egli dovette evidentemente tener serio conto delle condizioni speciali nelle quali esse hanno avuto applicazione.

Certo, da cause estranee e d'indole generale non attinenti ai principii sui quali si basavano le convenzioni, sorsero le difficoltà constatate poi nel funzionamento delle Casse per gli Aumenti Patrimoniali, quale era stato calcolato nel 1885 facendo legittima fidanza sui progressivi aumenti del traffico. Di questo errore, non dovuto che ad un fatto successivo e non facilmente prevedibile nel 1885, non può esser fatto carico se non alle straordinarie circostanze attraversate dal 1889 in poi, nè inferirne che in causa delle convenzioni stesse il Governo abbia avuto danno in causa degli straordinari stanziamenti fatti per l'esecuzione d'opere nuove e di ampliamenti, ecc., ai quali avrebbero dovuto sopperire i fondi della Cassa per gli Aumenti Patrimoniali, giacchè è ovvio riconoscere che, anche non esistendo le convenzioni, ai bisogni stessi avrebbe pur dovuto sopperire lo Stato direttamente.

Ciò osservato, siamo anche noi concordi coll'on. Carmine nel ritenere che, in tempo prima della scadenza del primo ventennio d'esercizio, abbiansi a studiare e fissare patti nuovi e più semplici dai quali possa derivare, a tutto beneficio del pubblico servizio, una maggior semplicità di rapporti fra Società e Governo, quindi una maggior scioltezza e semplicità di funzionamento dell'organismo ferroviario, oggi troppo complesso e lento.

Così consentiamo coll'on. Carmine in quanto egli nota sulla necessità di uno studio sulla quistione dell'esercizio delle linee secondarie, quistione che merita di essere esaminata con larghi criteri e risolta con disponibilità egualmente larga di mezzi e coll'abbandono di quei principii pei quali oggi il servizio delle dette linee, che dovrebbe essere basato sui bisogni locali, è invece subordinato in tutto alle coincidenze colle linee principali.

Facciamo anzi voti coll'egregio Deputato perchè gli studi che ci consta essere già stati fatti fra Governo e Società ferroviarie si avviino seguendo tal ordine di idee, essendo evidente che stando le cose come lo sono attualmente sarebbe vano pretendere sensibili miglioramenti.

Dove però non potremmo essere del tutto con lui concordi si è nell'ipotesi che le linee secondarie avessero ad essere fuse con quelle principali e formare un blocco solo.

Pare ovvio a tal proposito rilevare come riesca assai più difficile stabilire, in tale nuova condizione di cose e con criteri sicuri, la percentuale da assegnarsi all'esercente, troppo diverso essendo il carattere delle dette due qualità di linee e quindi dubbio il giudizio sulle spese d'esercizio e sui prodotti.

Nondimeno, anche tale teoria non potrebbe dirsi inammissibile, e non rimarrebbe che far voti perchè la calcolazione della detta percentuale fosse fatta nel miglior modo desiderabile.

Quanto poi all'idea esposta dall'on. Carmine che convenga liberare le Società dai vincoli loro imposti dall'art. 103 delle Convenzioni relative ai loro rapporti col personale, che debbono essere regolati dalle leggi vigenti e non da legami fissi e determinati, i quali non possono ragionevolmente prestarsi a facilitare il cômpito di una azienda industriale che deve avere mobilità e pieghevolezza per potersi adattare alle varie esigenze che possono presentarsi in tale materia, non possiamo che rilevare la coraggiosa affermazione fatta in proposito da un uomo politico del valore indiscusso e della serietà dell'on. Carmine, che può

essere alla vigilia di assumere nuovamente alte responsabilità nella pubblica Amministrazione.

Potremmo dire a lungo riguardo ai mezzi dall'on. Carmine suggeriti per migliorare le attuali convenzioni con vantaggio dello Stato, del pubblico ed anche delle Società esercenti; però ci limiteremo ad una sola osservazione oltre quella più sopra fatta a proposito dell'abbandono dell'attuale sistema relativo al regime finanziario delle linee secondarie, e cioè sulla proposta riguardante la sistemazione degli istituti di previdenza ferroviari ed all'impiego del patrimonio attualmente di pertinenza dei medesimi.

L'osservazione è questa. L'incameramento del detto patrimonio da parte dello Stato e la contemporanea assunzione obbligatoria per le Società esercenti del pagamento delle pensioni e dei sussidi, non porterebbe, forse, alcun pregiudizio ai diritti del personale ferroviario, nè costituirebbe in fatto una minore sicurezza pel rispetto dei diritti medesimi. Dubitiamo però fortemente che il personale ferroviario si senta e si manifesti così sicuro del proprio avvenire, ammessa ed applicata tale riforma, più di quanto esso possa sentirsene tranquillo, calcolando sul capitale inalienabile dei propri istituti, anche se questo non sia tale da conferirgli i maggiori vantaggi che colla proposta avanzata dall'on. Carmine potessero pervenirgli.

FERROVIA MAREMMANA

Lavori di riattivamento sul fiume Fiora.

Il capitano Leoncini ha pubblicato sulla Rivista d'Artiglieria e Genio una elaborata monografia sui lavori di riattivamento della Ferrovia Maremmana sul fiume Fiora eseguiti dalla Società del Mediterraneo sullo scorcio dell'anno passato.

Crediamo interessante di riprodurre questa monografia, che espone con esattezza le varie fasi dei detti lavori, la loro entità e le difficoltà in essi incontrate. Aggiungiamo soltanto che, come noi abbiamo a suo tempo notificato, i lavori di ricostruzione della spalla definitiva del ponte sul Fiora vennero ora intrapresi dalla Società ferroviaria a mezzo dell'Impresa D. Vitali di Roma, che li ha assunti col ribasso del 15.27 0[0 sul loro importo complessivo di L. 105,000 e che dovrà compirli entro sei mesi circa.

Il 18 ottobre 1896 veniva interrotta la ferrovia maremmana fra le stazioni di Chiarone e Montalto di Castro, per la caduta del ponte di ferro che attraversa il fiume Fiora. Le acque del fiume, fortemente ingrossate, avevano scalzate le fondazioni della spalla sinistra, le quali si arrestavano a 2 m. sopra il letto del fiume poggiando sopra un banco di conglomerato non molto compatto: tale stato di cose e la spinta del terrapieno retrostante alla spalla, impregnato d'acqua, fecero ruotare all'infuori la spalla stessa; e la travata del ponte strisciando sulla medesima mentre questa ruotava, venne ad appoggiarsi da un estremo sui ruderi della spalla caduta, mentre l'altro estremo restava appoggiato alla spalla destra rimasta in posto. Contemporaneamente franava una parte dell'attiguo rilevato, formandosi così una interruzione nella linea ferroviaria, della lunghezza complessiva di 60 m.

La travata del ponte, costruita nel 1867, è lunga fra gli estremi m. 43.90 e consta di due travi maestre a graticcio alte m. 3.85; il binario è su lungheroni di legno rinforzati con ferri I, appoggiati sulle travi trasversali. Il peso totale della travata è di 79,800 kg., cioè kg. 1818 a metro lineare. La luce libera del ponte è di m. 40.30; il piano del ferro è a m. 13 sul pelo delle acque magre, ed a m. 11 sul livello delle piene.

Il servizio fu riattivato con trasbordo nel termine di giorni 5, durante i quali fu costruito un ponte in legno pei viaggiatori, a monte di quello caduto, della larghezza di m. 2.50 e dello sviluppo complessivo di 100 m.: il tratto di ponte provvisorio a traverso il fiume venne fatto con una campata di 20 m. alta m. 5 sulle magre. Per ripristinare il passaggio dei treni si decise di ricorrere al sollevamento della travata caduta, la quale non aveva subìto forti danni: essa aveva preso l'inclinazione di 15 45′ ed era solo leggermente deformata per torsione, avendo trovato un appoggio irregolare sui ruderi della spalla caduta. Per resistere alla spinta orizzontale abbastanza rilevante (kg. 12,000) che essa avrebbe potuto esercitare in causa della sua inclinazione all'atto del sollevamento, la travata venne ancorata sulla spalla destra con catene di ferro e funi di acciaio, convenientemente assicurate e messe in tensione mediante randellature fatte con leve di ferro. Il 1° novembre si intraprese l'effettivo sollevamento della travata, e furono a tal uopo impiegati due martinetti a vite (*verini*) ciascuno della portata di 80 *T* e manovrati da 6 uomini con *spine* della lunghezza di 6 m.; la corsa dei martinetti era di m. 0.40, ma praticamente non si spingeva oltre a m. 0.30. Dapprima si sono appoggiati sopra i ruderi della spalla caduta sull'intermezzo di strati di tavoloni e traverse: in breve venne portata la trave a monte dello stesso livello di quella a valle: terminato tale raddrizzamento, l'inflessione delle briglie, causata dalla deformazione di torsione della intiera travata, scomparve, ed il ponte riprese sensibilmente il suo assetto regolare. Fu quindi iniziato il sollevamento di tutta la travata, sollevando ad ogni ripresa una trave maestra per volta; e poichè l'attrito che si sviluppava sugli appoggi era da solo sufficiente per resistere alla spinta orizzontale, non ebbero occasione di venire in tensione le funi e le catene d'ancoraggio. Mano mano che si procedeva nella operazione, il sostegno era costituito da cataste di traverse che si alzavano successivamente, e che erano composte, per ogni trave maestra di 4 parti; ciascuna parte di sezione quadrata col lato della lunghezza di una traversa, era formata da strati di 5 traverse disposte, negli strati successivi, alternativamente in direzione parallela e normale alla travata: di queste quattro parti, due verso il fiume costituivano i sostegni di sicurezza per la ripresa dei martinetti, e due verso la sponda costituivano i sostegni dei martinetti stessi.

Queste quattro parti, aderenti fra loro e collegate con arpesi piani fissati alle estremità delle traverse, venivano insieme a formare una catasta di base quadrata e del lato di m. 5.20, e ciò per ciascuna delle due travate del ponte; gli spazi vuoti che rimanevano fra le traverse, riuscivano poi sufficienti a dare libero passaggio alle acque in caso di piene. La catasta di una trave maestra fu collegata a quelle dell'altra con diverse filagne. Per la esecuzione di questi appoggi occorsero oltre 2000 traverse di ferrovia.

Il 14 novembre fu compiuto il sollevamento, e le cataste risultarono coll'asse curvilineo, poichè nel proceder della costruzione si era seguito il movimento dell'estremo della travata, il quale aveva nel sollevarsi, descritto un arco di cerchio.

Contemporaneamente all'operazione del sollevamento, veniva iniziata la costruzione dal ponte in legno che doveva servire per dare appoggio alla travata di ferro, e per superare la rimanente parte di interruzione.

Una stilata doppia, su 12 pali con zatterone di traverse per migliorare le condizioni dell'appoggio, e colle sue parti ben contravventate, venne costruita fra la catasta di traverse ed il rilevato stradale rimasto, per dare un sostegno intermedio alla travata di legno provvisoria, che venne costruita fra l'estremità della travata di ferro ed il rilevato stradale; tale travata provvisoria era costituita da lungheroni, sottolungheroni e saette, e l'indicato sostegno trovasi a circa 5 m. più in fuori dell'estremità della travata. Altra stilata doppia in legname, consimile, venne costruita sotto la travata, a 5 m. circa in dentro dall'estremo della travata stessa, e serve per sostegno provvisorio di questa. Le due stilate doppie furono fra loro convenientemente assi-

curate e collegate. Alla estremità del rilevato venne fatto un rivestimento provvisorio con traverse di ferrovia.

Il 19 novembre, fatte le prove di resistenza, fu deciso il passaggio dei convogli completi a passo d'uomo, e ripreso il servizio regolare; l'estremità della travata era allora ancora sostenuta dalla catasta di traverse; ma ultimata la stilata di sostegno sotto la travata metallica, le cataste di traverse furono poi demolite; ciò che avvenne nei giorni 17-18 dicembre. I lavori furono molestati da continue pioggie, e in più volte sospesi pel sopraggiungere di forti piene, le quali non recarono però ad essi gravi danni, poichè le cataste di traverse, lasciando passare le acque nei vani fra una traversa e l'altra, resistevano perfettamente bene alla corrente.

Nello spazio libero fra le due stilate doppie di sostegno, sotto la estremità della travata, viene ora costruita la nuova spalla in muratura, per la quale si impiegherà la fondazione ad aria compressa.

TRENI DI LUSSO VIENNA-NIZZA-CANNES

Col 15 corrente si è attivato il servizio dei treni di lusso in partenza da Vienna e in partenza da Cannes, che circoleranno giornalmente, fino a nuovo avviso, fra Vienna, Nizza e Cannes (via Venezia-Milano-Genova).

I detti treni sono designati negli orari e nella corrispondenza ordinaria e telegrafica con le sigle VN (Vienna-Nizza-Cannes) e NV (Cannes-Nizza-Vienna).

L'orario di servizio dei suddetti treni venne compreso negli orari di servizio del 15 novembre corrente.

Il materiale dei treni è tutto fornito dalla Compagnia dei wagons-lits.

La composizione di ogni treno ed il relativo peso, compreso il carico, sono stabiliti come segue:

Due sleeping-cars da 18 letti . . .	tonn.	62
Una vettura-ristorante	»	30
Due bagagliai (alle estremità del treno)	»	28
Totale	tonn.	120

La detta composizione potrà, occorrendo, essere aumentata di uno sleeping-car da 12 letti e pesante tonn. 19, per modo da non mai oltrepassare il peso di tonn. 140.

I veicoli dei treni di lusso sono provvisti di segnale di allarme e di freno Westinghouse.

Le stazioni italiane alle quali fanno servizio i treni di lusso sono quelle di Pontebba, Venezia, Verona P. V., Milano Centrale, Genova P. P., Pegli, San Remo, Ospedaletti, Bordighera e Ventimiglia.

È escluso il servizio locale Genova-Pegli.

La stazione di Verona fa servizio viaggiatori per e da Genova ed oltre, per e da Pontebba ed oltre, e, limitatamente ai posti disponibili, anche per e da Milano, per e da Venezia.

Nei treni di lusso sono ammessi soltanto i viaggiatori muniti di biglietto di prima classe a tariffa intiera o di viaggio circolare o combinato o ad itinerario combinabile, e verso pagamento di un supplemento per l'occupazione dei posti di lusso, secondo il rispettivo percorso.

Sono compresi fra i viaggiatori a tariffa intiera gli onorevoli signori Senatori e signori Deputati, nonchè i ragazzi paganti la metà di detta tariffa.

Per il percorso italiano sono stabiliti i seguenti supplementi indivisibili:

Pontebba-Venezia . . .	o viceversa	L.	6.65
Pontebba-Verona P. V. .	»	»	10.35
Venezia-Verona P. V. . .	»	»	3.75
Venezia-Milano Centrale .	»	»	8 55
Verona P. V.-Milano . .	»	»	4.90
Milano Centr.-Genova P. P.	»	»	4.90
Genova P. P.-Ventimiglia stazione	»	»	4.90

Insieme ad ogni supplemento sono pure dovute le sopratasse stabilite dalla Legge 15 agosto 1897, n. 383, e la tassa di bollo.

La riscossione dei supplementi viene fatta dal personale della Compagnia dei wagons-lits. verso rilascio di biglietti del modello in uso pei servizi normali, il cui scontrino di controllo deve, come di regola, essere allegato al foglio di accompagnamento.

Sono esclusi dai treni di lusso portatori di biglietti di servizio di qualsiasi serie.

È fatta eccezione soltanto per i detentori di permanenti di libera circolazione sulla Rete sociale, che siano in pari tempo muniti di permanente rilasciato dalla Compagnia dei wagons-lits e valevole per tutti i treni di lusso in generale, oppure soltanto per quelli Vienna-Nizza-Cannes.

Ai bagagli spediti coi treni di lusso sono applicabili le tariffe ordinarie. Essi sono trasportati in consegna al conduttore ferroviario.

UNA CITTÀ FERROVIARIA

Lo storico che narrerà un giorno l'influenza esercitata dalle ferrovie sulla civiltà, non dovrà omettere la parte che hanno avuto come fondatrici di città. La città inglese di Crewe ne offre un esempio interessante.

In origine, essa non era che un villaggio senza alcuna importanza, composto di qualche capanna e di qualche cascinale. Oggi è una città considerevole la cui popolazione di 30,000 abitanti è composta quasi esclusivamente di impiegati ferroviari della « London and North Western », delle loro famiglie, e di negozianti ed industriali che provvedono ai bisogni di queste.

È nel 1843 che fu fondata la « Grand Junction » prima officina della ferrovia che, tre anni più tardi, passò alla « London and North Western ». Il parco del materiale di questa ferrovia, aumentando di giorno in giorno, Crewe fu, nel 1865, elevata al rango di officina principale, esclusiva per tutti i rami; dopo d'allora, prese una tale estensione che ora può considerarsi la più grande officina ferroviaria del mondo.

Tutti i tecnici che vanno in Inghilterra non tralasciano mai di visitare questi impianti e ne restano meravigliati. Se si vuol farsi un'idea della città stessa e della vita che si conduce, bisogna dapprima considerare Crewe come stazione e gettare un colpo d'occhio sugli impianti della stazione.

La ferrovia della « London and North Western », la seconda della Gran Brettagna, in lunghezza, ha uno sviluppo totale di 3.020 chilometri. Partendo da Londra, domina il gruppo più ricco delle ferrovie inglesi nella direzione Nord-Ovest, e siccome traversa i più vasti centri industriali e commerciali, quali Birmingam, Chester, Dublino, Manchester, Liverpool, Glasgow, Edimburgo, era naturale che doveva divenire uno dei più attivi del mondo.

La linea principale va in linea dritta da Londra a Liverpool, salvo una sola deviazione, fino al centro della contea così industriale del Stallordshire. A Crewe si staccano le linee importanti di Chester e di Manchester.

La Compagnia possiede un effettivo di 3,000 locomotive, 5,000 vetture viaggiatori e 60,000 carri merci. Dopo la loro creazione fino alla fine del 1888, non si costruirono nelle officine di Crewe, meno di 3,031 locomotive nuove; 2,000 locomotive circa vi sono annualmente riparate, di cui 330 in media sono nello stesso tempo rimesse a nuovo. Queste cifre bastano per dare un'idea dell'importanza delle officine di Crewe.

Dal 1864, la Compagnia si occupò della costruzione, nelle vicinanze delle antiche officine, di una grande acciaieria Bessemer, per il proprio uso. Fra questi due stabilimenti passavano le diramazioni di Holghead e di Chester, che sono state più tardi trasportate, in modochè si aveva così molto spazio per ingrandire gli impianti. In seguito ad

estensioni successive, queste occupano oggidì una superficie di 647,470 metri quadrati, e lo spazio coperto non è minore di 125,680 metri quadrati.

Le officine di Crewe non sono utilizzate esclusivamente per il servizio di trazione, ma pure per quello della costruzione e del mantenimento delle vie e per quello del movimento.

Non soltanto vi si costruiscono e riparano locomotive, ma ancora si fabbricano rotaie, segnali, *grues* ed altre specie di macchine, ed anche dei ponti di ferro. La Compagnia non ha dunque che da provvedere le materie prime, che essa mette in opera a Crewe, ciò che la rende completamente indipendente dai fabbricanti esteri.

Le officine di Crewe forniscono pure i pezzi ed i materiali più importanti, necessari alle altre officine della Compagnia. Fra questi ultimi, citeremo sopratutto le officine di Wolverton, occupanti 2000 operai ed adibite esclusivamente alla costruzione ed alla riparazione delle vetture viaggiatori, e quella di Carlestown, con 1600 operai, lavoranti alla costruzione ed alla riparazione dei carri merci.

La forza motrice delle officine di Crewe è fornita da 140 macchine a vapore, che coprono una superficie totale di 101 metri quadrati, comprendenti un gran lavatoio a vapore per la pulizia dei vagoni ed una saponeria ove il sapone è fabbricato coi grassi ricuperati.

Aggiungeremo ancora che vi sono dei grandi gazometri, approvvigionanti non solo tutte le dipendenze della stazione, ma anche la città stessa; poi una grande condotta d'acqua per l'uso comune della città e delle officine.

Si capisce che stabilimenti di questa mole esigono un personale numeroso. Nel 1889, le officine occupavano circa 6500 operai ai quali bisogna aggiungere circa 600 macchinisti, fuochisti, guardie ed altri agenti che soggiornano in permanenza a Crewe, dimodochè a quell'epoca vi erano già più di 7000 impiegati ferroviari. Se si tiene conto dei membri delle famiglie di questi agenti, si arriva già ad una cifra molto rispettabile.

Dalla fondazione delle officine, il personale era già così numeroso che la Compagnia dovette pensare ad alloggiarlo; essa risolse di costruire essa stessa delle case di abitazioni, di cui oggidì se ne contano già 800. Inoltre, un gran numero di impiegati si sono costruiti delle abitazioni a proprie spese, in modo che si vide sorgere l'importante città di Crewe, che si può chiamare, nel vero senso della parola, una « città ferroviaria ». Nelle case appartenenti alla Compagnia, i fitti sono minimi. Dato il movimento, l'importanza considerevole del traffico a Crewe ed i cambiamenti del personale dei treni che vi si operano, la Compagnia ha fatto pure costruire un gran numero di case di abitazione per alloggiare gratuitamente questo personale.

Nel 1877, Crewe fu elevata al grado di città; il primo sindaco fu il signor P. W. Webb, il direttore generale così universalmente conosciuto per un tecnico eminente. Nello stesso anno, in memoria del giubileo della Regina ed in ricordo del cinquantenario dell'apertura della ferrovia a Crewe, la Compagnia fece dono alla città di un parco pubblico di una superficie di circa 161,868 metri quadrati che fu inaugurato solennemente l'anno seguente, dal duca di Cambridge, ed aperto al pubblico.

Il fatto che la maggior parte degli abitanti esercitano la stessa professione, ha dato alla città un carattere speciale ed ha contribuito a rendere la vita più gradevole e più famigliare, per la comunanza degli interessi degli impiegati fra di loro. Sotto questo rapporto, la Compagnia ha cercato con molta liberalità di contribuire al benessere degli abitanti. Così, essa ha fatto costruire e mantiene otto scuole per più di 4,000 allievi, che ricevono l'istruzione elementare.

Poi essa è intervenuta nell'erezione di altri impianti scolastici. Si capisce facilmente che gli abitanti cercano di collocare i loro figli nel servizio ferroviario, e Crewe è divenuta così un vero vivaio per il reclutamento degli impiegati. È per questo che si sono fondate scuole speciali che sono riunite all'istituto di meccanica (*Mechanics Institution*). Questa istituzione costituisce una specie di club, organizzato e diretto come quello eretto a Derby dalla ferrovia del Midland.

Il club, le cui spese di amministrazione costano più di 43,680 franchi all'anno, possiede una biblioteca di più di 11,000 volumi, dei saloni di lettura ove si trovano i giornali, una grande sala per le conferenze pubbliche e le feste, dei ristoranti, *fumoirs*, sale di giuoco, ecc., e sale di lettura per l'insegnamento tecnico, officine di apprendisaggio per l'istruzione pratica. Nel 1896, il numero degli allievi frequentanti queste scuole era di 1,701.

Nel primo anno di studio, si insegna loro l'aritmetica, la geometria, la grammatica, la geografia, la storia inglese, la musica, la lingua francese, la stenografia, la contabilità e la scoltura in legno.

Nel secondo: la geometria pratica, il disegno di macchine e di costruzione, la meccanica teorica ed applicata, la fisica, le matematiche, la chimica inorganica colle sue applicazioni pratiche, la fisiologia del regno animale, l'igiene, la metallurgia e l'economia agricola.

Nel terzo: le cognizioni necessarie all'ingegnere meccanico, l'estrazione e la fabbricazione del ferro e dell'acciaio, il disegno a mano libera, il disegno dei modelli, ecc.

Queste scuole sono frequentate in gran parte da giovani che durante il giorno sono occupati nel servizio delle ferrovie ai lavori che è uso affidare in Inghilterra ai giovani.

Ma gli adulti assistono pure a delle letture e conferenze sui diversi rami scientifici e artistici.

Nelle officine di apprendisaggio annesse a queste scuole, non soltanto i membri del club possono fare delle riparazioni e delle opere di ogni natura per loro uso domestico, ma gli allievi vi ricevono ancora l'istruzione nelle arti e mestieri più importanti per la costruzione delle locomotive. Numerose fondazioni e dotazioni, accordanti dei premi e delle borse, facilitano ancora la frequentazione di queste scuole.

Fra gli edifizi pubblici, noi citeremo ancora l'ospedale, che è stato costrutto ed è mantenuto dalla Compagnia e che possiede 10 letti. Si curano gratuitamente una media annuale di 70 ammalati nella clinica e di 1000 ammalati non internati.

Fra i caffè della città, tre fra i maggiori sono stati edificati dalla Compagnia, e sono amministrati da società formate nella cerchia degli impiegati; tutte le consumazioni vi sono vendute a prezzi ridotti.

Esistono pure dei bagni costrutti e diretti dalla Compagnia, ove i prezzi sono pure minimi. A Crewe si trova la sede della Cassa Pensioni dei sorveglianti delle locomotive, alimentata dal versamento degli interessati e da una quota-parte proporzionale della Compagnia. Questa cassa è amministrata da un comitato di dodici membri, di cui tre sono scelti nel seno del personale della trazione, tre nel personale delle officine e gli altri sei sono nominati dalla Compagnia.

Esiste, inoltre, per il personale delle locomotive, una Società mutua d'assicurazione che possiede un fabbricato proprio ed accessibile al personale delle locomotive residenti in altre stazioni della « London and North Western ».

Questa Società ha per scopo la creazione di un fondo servente a pagare diverse somme, sia ai sopravviventi in caso di decesso di un membro, sia ad un membro in caso di incapacità al lavoro in seguito ad accidente in servizio.

Vi sono tre classi di assicurati: la prima classe, macchinisti ed aiutanti sorveglianti; la seconda classe, fuochisti e guardie delle macchine a vapore, e la terza classe, pulitori ed il personale dei depositi delle locomotive.

I membri della seconda classe possono farsi assicurare nella prima, e quelli della terza nella seconda, versando le quote parti proporzionali.

In caso di decesso, causato da un accidente in servizio, si pagano:

Per la prima	classe	. . . 2,080	franchi
» seconda	»	. . . 1,664	»
» terza	»	. . . 832	»

In caso di morte naturale non causata da accidente in servizio:

Per la prima classe . . . 1,248 franchi
» seconda » . . . 832 »
» terza » . . . 416 »

In caso di incapacità al lavoro, viene pagata una rendita ebdomadaria di:

Per la prima classe . . . 21.90 franchi
» seconda » . . . 14.60 »
» terza » . . . 7.30 »

È egualmente provveduto ad altri casi di incapacità al lavoro. Per esempio, se un membro affigliato diventa cieco, o perde un piede od una mano fuori del servizio, o se si ferisce in modo da essere inabile al lavoro per l'avvenire, gli viene versata una somma che ammonta rispettivamente a 1,040; 666 e 312 franchi.

Quando un affigliato raggiunge l'età di 60 anni e non è più atto al servizio, ottiene, se durante venti anni ha fatto parte della Società, 624 franchi in prima classe, 416 in seconda e 208 in terza.

La Società è amministrata da un Comitato scelto, all'Assemblea generale, fra gli affigliati: la Compagnia ferroviaria ha il diritto di designare due membri del Comitato.

Esiste ancora a Crewe una Società analoga: la Società mutua d'assicurazione degli operai. Il numero dei membri di questa Società, che si compone soltanto di operai delle officine ferroviarie della « London and North Western », era, alla fine del 1896, di 7,728. Questa Società esiste da sedici anni e comprende non solo gli operai delle officine di Crewe, ma anche quelli delle altre officine. Essa possiede un fabbricato proprio ed un ospedale ove i suoi membri possono farsi curare.

Oltre a queste istituzioni fondate nell'interesse degli impiegati e sostenute materialmente e moralmente dalla Compagnia, ve ne sono ancora molte altre, create per uno scopo di utilità generale degli impiegati stessi e fondate tutte sul principio della mutualità. Così, benchè la città di Crewe rassomigli esteriormente ad una città inglese ordinaria, essa presenta tutti i caratteri di una grande ed immensa colonia ferroviaria.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale ferroviaria a Francoforte.

Sappiamo che nei giorni 8 e 9 dicembre p. v., in una sala a pianterreno della grande stazione di Francoforte sul Meno, avrà luogo la Conferenza oraria europea per discutere intorno ai servizi internazionali e concretare l'orario estivo del 1898.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(*Fornitura di carrozze*).

Il giorno 6 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata per la fornitura di materiale rotabile:

Prima gara. Per la fornitura di una carrozza-salone a tre assi col doppio freno continuo ad aria compressa sistema Westinghouse e sistema Henry moderabile, e colla condotta del freno a vuoto, sistema Smith-Hardy, con illuminazione elettrica e cogli apparati pel riscaldamento a vapore e pel segnalamento d'allarme.

Alla gara furono invitate tre Ditte nazionali, che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta A. Grondona-Comi e Comp., al prezzo di L. 30,000 con consegna, franca di ogni spesa, su rotaia in stazione di Milano.

Seconda gara. Per la fornitura di N. 10 carrozze di prima classe a due assi, tre compartimenti per viaggiatori e due ritirate, munite di freno a vite, di freno continuo automatico, sistema Westinghouse e del freno moderabile Henry, con segnalamento d'allarme ad aria compressa, con riscaldamento a vapore e con illuminazione elettrica.

Alla gara vennero invitate quattro Ditte nazionali, che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria la predetta Ditta A. Grondona-Comi e Comp., al prezzo di L. 21,000 per ogni carrozza resa franca di ogni spesa, su rotaia in stazione di Milano.

Terza gara. Per la fornitura di N. 15 carrozze di seconda classe, a due assi, quattro compartimenti per viaggiatori e ritirata, con freno continuo ad aria compressa automatico, sistema Westinghouse ad azione rapida e freno moderabile Henry, segnalamento d'allarme, illuminazione elettrica e riscaldamento a vapore; di cui: Primo lotto di otto carrozze con freno a vite; e secondo lotto di sette carrozze senza freno.

Alla gara vennero invitate quattro Ditte nazionali, e tutte presentarono la loro offerta. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Miani Silvestri e Comp., tanto del primo che del secondo lotto, al prezzo di L. 17,990 le carrozze con freno a vite; ed al prezzo di L. 17,500 le carrozze senza freno a vite, con consegna su rotaia in stazione di Milano-Porta Romana, franca da qualsiasi spesa.

Quarta gara. Per la fornitura di N. 12 carrozze di terza classe a due assi, con cinque compartimenti, ed una ritirata, munite di freno a vite, di freno continuo automatico, sistema Westinghouse ad azione rapida, segnalamento d'allarme ad aria compressa e riscaldamento a vapore.

Alla gara vennero invitate N. 4 Ditte nazionali, le quali tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Fratelli Diatto di Torino, al prezzo di L. 10,390 per caduna carrozza, consegna franca da ogni spesa in stazione di Torino.

Quinta gara. Per la fornitura di N. 18 carrozze di terza classe, a due assi ed a cinque compartimenti viaggiatori con freno continuo ad aria compressa automatico ad azione rapida, sistema Westinghouse, segnalamento d'allarme ed illuminazione ad olio, di cui: Primo lotto di N. 10 con freno a vite e loggetta, e secondo lotto di N. 8 senza freno a mano.

Alla gara vennero invitate N. 4 Ditte nazionali che tutte concorsero. Rimase aggiudicataria del primo lotto la Ditta Fratelli Diatto di Torino, al prezzo di L. 8985 per ogni carrozza consegnata franca di spesa in stazione di Torino; e del secondo lotto la Ditta A. Grondona-Comi e Comp. di Milano, al prezzo di L. 8695 per carrozza, consegna franca di spesa su rotaia in stazione di Milano, Porta Garibaldi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.
(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 5 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei Lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbero luogo le seguenti gare per appalti a licitazione privata:

1. Gara per l'appalto dei lavori relativi all'impianto di pensilina metallica per la stazione di Brindisi Superiore, nella linea da Bologna ad Otranto. Fra otto Ditte invitate, quattro hanno presentato offerta di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta B. Kholer, di Savona, la quale ha presentato offerta di ribasso del 12.27 per cento sui prezzi della tariffa;

2. Gara per l'appalto dei lavori relativi alla costruzione di un magazzino per le merci nella stazione di Casalbordino, lungo la ferrovia da Bologna ad Otranto. Alla

gara vennero invitate cinque Ditte, che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Basile Achille, di Montenero di Bisaccia, col ribasso del 21 per cento sui prezzi della tariffa;

3. Gara per l'appalto dei lavori relativi all'impianto di un ufficio svincoli nel fabbricato già Accorti-Pescanti, ed al prolungamento del piano caricatore in stazione di Firenze-Campo di Marte. Fra undici Ditte invitate, sei hanno presentato offerta di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Sarchietti Raffaello di Firenze, la quale ha presentato offerta di ribasso del 25 per cento sui prezzi di tariffa;

4. Gara per l'appalto dei lavori relativi al consolidamento del rilevato al chilometro 88.540 della linea da Bologna a Pistoia. Alla gara vennero invitate undici Ditte, e concorsero in numero di dieci, rimanendo provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Martelli Raffaele, la quale ha presentato offerta di ribasso del 25 per cento sui prezzi della tariffa.

(*Percorrenza materiale rotabile durante l'esercizio 1896-97*).

Diamo nel seguente prospetto l'indicazione della media percorrenza delle locomotive, delle carrozze e dei carri della Rete Adriatica durante l'esercizio finanziario 1896-1897.

Indicazione del materiale	Quantità in servizio (media)	Chilometri percorsi	Percorrenza media di un rotabile nell'anno
Locomotive . .	1,088	26,743,180	24,580
Carrozze . . .	3,064	102,706,413	33,520
Bagagliai . . .	657	26,584,034	40,463
Carri del traffico	19,432	286,284,179	14,733

><

Conferenze per concretare il progetto di ampliamento della stazione di Bari.

L'Adriatica ha disposto che a rsppresentarla al sopralluogo ed alle conferenze per concretare il progetto di ampliamento della stazione di Bari intervengano i signori: cav. ing. A. Caio, Capo servizio della Manutenzione; cav. ing. Crescentini, Capo della 17ª Sezione di Manutenzione; cav. ing. Fasolini, Capo della 7ª Sezione del Movimento; e l'ing. Brunelli, Capo della 9ª Sezione di Trazione.

><

Ferrovie Napoli-Taranto e Metaponto-Reggio.

(*Carrozze di seconda classe a ritirata nei treni diretti ed accelerati*).

Siamo informati che la Mediterranea ha dato disposizioni opportune perchè, compatibilmente alla limitata dotazione di carrozze con ritirata, siano messe carrozze di seconda classe a ritirata in composizione dei treni diretti ed in quelli accelerati delle linee Napoli-Taranto e Metaponto-Reggio.

><

Biglietti di andata e ritorno da San Valentino ad Aquila e Castellamare Adriatico.

L'Adriatica, avendo riconosciuto opportuno di istituire i biglietti di andata e ritorno giornalieri delle tre classi da San Valentino ad Aquila e Castellamare Adriatico, ha disposto che tali biglietti siano messi al più presto in distribuzione.

><

La Valigia delle Indie.

I giornali hanno pubblicato le notizie più disparate a proposito della Valigia delle Indie, che, secondo alcuni, abbandonerebbe la via di Brindisi per Marsiglia.

La linea Alessandria-Marsiglia è stata istituita dalla Compagnia Peninsulare da oltre un anno, ed i vapori della linea delle Indie sbarcano ad Alessandria le merci e i passeggieri per Marsiglia.

D'ora in poi il trasbordo si farà ad Alessandria per la Valigia delle Indie e pei passeggieri che si recano o partono da Brindisi, mentre invece i vapori della linea delle Indie andranno direttamente a far scalo al porto di Marsiglia.

Tale sostituzione è stata decisa dalla Peninsulare per attirare sui proprii vapori molti viaggiatori che affluiscono a Marsiglia per passare a svernare poi in Egitto.

Giova sapere che finora la Peninsulare adibiva alla linea Marsiglia-Alessandria dei vapori alquanto scadenti, onde tali passeggieri preferivano altre linee e altri vapori.

Così Brindisi non perde la Valigia delle Indie, ma solo il servizio della linea Alessandria-Brindisi; d'or innanzi avrà il trasbordo ad Alessandria, e i vapori della Peninsulare, che salperanno dal porto italiano, saranno più scadenti di quelli finora adibiti.

Nè il Governo inglese, nè il Governo italiano, possono influire per far cambiare le decisioni della Peninsulare.

Il Ministro dei Lavori Pubblici studia, e molto probabilmente sarà attuato, un treno di lusso sul tipo Nord-Sud-Brenner-Express, per la via di Chiasso, che quindi faccia affluire a Brindisi i passeggieri inglesi, belgi e francesi, e faccia affluire alla linea Brindisi-Alessandria i passeggieri che la Peninsulare vorrebbe attirare sulla linea Marsiglia-Alessandria.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento del manufatto, della luce di m. 8, al chilometro 119.196, fra le stazioni di Pizzo e di Francavilla, lungo la ferrovia da *Reggio a Castrocucco*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 2000;

2. Il preventivo della spesa di L. 223 per la formazione nel fabbricato, posto all'estremo del cortile delle merci a grande velocità, nella stazione di *Roma-Termini*, di un locale pel deposito delle pompe, di barelle, ecc.;

3. Il preventivo della spesa di L. 440, occorrente per il rialzamento delle banchine nei rilevati latistanti al ponte sul torrente Majra, alla progressiva 32.985 della linea da *Moretta a Cavallermaggiore;*

4. Il preventivo della spesa di L. 1000 pei provvedimenti provvisori e per l'esecuzione delle opere definitive per lo scolo delle acque del tombino alla progressiva 45.421.25 della linea *Novara-Varallo*, ed alla ricostruzione dei muri a secco caduti in seguito ad uragano;

5. La proposta relativa alla costruzione di due tratti di scogliera a difesa della ferrovia dal fiume Sele, fra le progressive 95.643.55 95.688.55 e 95.732-95.765, e rinforzo di altri tratti precedenti sulla linea *Eboli Metaponto*, fra le stazioni di Persano e di Contursi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 16,100;

6. La proposta pel completamento della sagoma dei rilevati fra i chilometri 60.826-75.600, fra le stazioni di Rosarno e di Ricadi, lungo la ferrovia da *Reggio a Castrocucco*. Spesa occorrente L. 1800;

7. Il preventivo della spesa di L. 4750, occorrente per provvedere al sovralzamento dei muri di sponda delle cunette delle trincee in curva fra i chilometri 63 e 80, fra le stazioni di Rosarno e Ricadi, nella linea da *Reggio a Castrocucco;*

8. Il preventivo di L. 1545, occorrente per migliorìe ai dormitori del personale di macchina in stazione di Genova, Piazza Brignole, lungo la ferrovia *Genova-Spezia;*

9. La proposta relativa al completamento ed allo allevamento delle siepi di chiusura e di bianco-spino, lungo il tronco da Guinadi a Pontremoli, nella linea *Parma-Spezia.* Spesa occorrente L. 3280;

10. Il preventivo della spesa di L. 2650, occorrente per la sistemazione dei fossi delle Concie e della Pieve presso la stazione di Sinalunga, nella ferrovia da *Chiusi ad Empoli.*

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto di un piano caricatore di testa e di un binario tronco in stazione di Rieti, lungo la ferrovia *Castellamare Adriatico-Aquila-Terni.* Spesa preventivata L. 3550;

2. La proposta per l'esecuzione del primo gruppo dei lavori intesi a migliorare il riscaldamento a vapore dei veicoli in servizio sulla propria rete, con annesso preventivo di spesa di L. 53,150;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Antonio Opessi, di Torino, per l'impianto di una stadera a ponte nella *stazione di Vicenza* e per l'impianto di altra simile stadera in *Stazione di Verona;*

4. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Forlimpopoli, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto.* Spesa prevista L. 5950.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle ferrovie:

1. Sulla domanda della Ditta Breda ing. Ernesto, intesa ad ottenere il condono di parte della multa inflittale per ritardata consegna alla Mediterranea di carrozze, di cui aveva assunto la fornitura;

2. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori riguardanti l'ampliamento della stazione di Brescia, alla cui esecuzione ha provveduto la Ditta Carlo Romari, per contratto del 28 maggio 1894;

3. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori relativi all'ampliamento della stazione di Casarza, nella linea da Mestre a Cormons, assunti dall' Impresa Felice Bottelli.

— Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possa approvarsi un progetto presentato dalla Mediterranea per l'impianto definitivo della fermata di San Giano, nella ferrovia da Gallarate a Laveno, e per la fornitura di attrezzi e mobili relativi. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 14,288;

Ha manifestato l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi il progetto e relativo capitolato, preparati dalla Mediterranea, concernenti l'esecuzione delle opere di condottura d'acqua dalle Sorgenti di Riofreddo alla stazione di Potenza;

Ha manifestato l'avviso che possa essere sottoposto alla firma del Re un Reale Decreto, conforme allo schema sottoposto al Consiglio, e col quale si intenderebbe di provvedere per l'applicazione delle tasse stabilite dalla Legge 25 agosto 1897, N. 383, sulle tariffe dei viaggiatori e sulle operazioni di carico e scarico delle merci trasportate sulle ferrovie comprese nelle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula;

Ha ritenuto che si possano approvare due progetti di appalto mediante asta pubblica, presentati dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la fornitura delle rotaie e dei ferri minuti occorrenti per l'armamento del tronco Fratte-Capezzano della ferrovia Salerno-San Severino, dell'importo soggetto a ribasso d'asta di L. 45,360 quello delle rotaie e di L. 5 227.15 pure soggetto a ribasso d'asta, quello dei ferri minuti.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante il primo trimestre del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	1° trimestre 1897-98	1° trimestre 1896-97	Differenza
Napoli-Nola-Baiano	98,087	92,794	+ 5,293
Torino-Rivoli	46,683	45,517	+ 1,166
Verona-Caprino-Garda	34,833	37,989	— 3,156
Fossano-Mondovì	11,566	12,063	— 497
Bergamo-Ponte della Selva	120,447	92,919	+ 27,528
Sassuolo-Modena-Finale	79,946	85,797	— 5,851
Torino-Ciriè-Lanzo	185,289	179,229	+ 6,060
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	26,639	25,785	+ 854
Napoli-Pozzuoli-Cuma	127,253	124,450	+ 2,803
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	111,850	114,993	— 3,143
Ferrovie di Reggio Emilia	68,929	61,890	+ 7,039
Novara-Seregno	161,210	155,255	+ 5,955
Santhià-Biella	195,099	193,224	+ 1,875
Ferrovie Economiche Biellesi	65,109	55,086	+ 10,023
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	481,456	451,393	+ 30,063
Suzzara-Ferrara	71,256	68,852	+ 2,404
Palermo-Corleone	70,413	74,812	— 4,399
Arezzo-Fossato	92,423	80,162	+ 12,261
Torre-Arsiero	45,990	42,294	+ 3,696
Vicenza-Schio	104,060	104,269	— 209
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	181,425	193,803	— 12,378
Padova-Montebelluna	45,406	44,217	+ 1,189
Cividale-Portogruaro	80,246	83,732	— 3,486
Conegliano-Vittorio	24,602	24,549	+ 53
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	76,719	77,297	— 578
Parma-Suzzara	40,610	42,528	— 1,918
Arezzo-Stia	43,532	42,548	+ 984

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Sono state approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici le seguenti proposte per rinnovazione di concessioni speciali di trasporto, per un altro anno:

1. Concessione a favore della Ditta Spiritigliozzi pel trasporto di calce da Formia a Cassino e ad Aquino, a partire dal 1° ottobre scorso, e con riduzione del quantitativo minimo da 500 a 300 tonnellate;

2. Concessione a favore della Ditta Ravetta fratelli di Rossano, per i suoi trasporti di sansa vergine, scadente il 30 novembre corrente ed alle medesime condizioni pattuite precedentemente;

3. Concessione a favore della Ditta Candiani per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico, scadente il 22 del corrente mese, alle medesime condizioni del passato esercizio;

4. Concessione a favore della Ditta Bortolo Lazzaris, pel trasporto di cassette di legno e di assicelle per cassette da Spresiano a varie destinazioni, alle medesime condizioni già vigenti, e colla aggiunta della stazione di Rifredi come località di destinazione;

5. Concessione già accordata e scaduta il 15 ottobre ultimo scorso alla Società delle Olierie e Saponerie meridionali sedente in Bari, per trasporto di sansa vergine, alle medesime condizioni dell'esercizio scaduto;

6. Concessione a favore della Ditta Antonio Perilli, pei trasporti d'olio dalla Calabria a Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia e Torre Annunziata a partire dal 30 corrente mese ed alle condizioni medesime ora vigenti;

7. Concessione già accordata alla Società della Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, pei trasporti del carbone fossile in blocchi, in polvere ed in mottonelle di carbon fossile da Venezia a Modena, alle medesime condizioni dell'esercizio precedente e con decorrenza dal 15 ottobre ultimo scorso;

8. Concessione per trasporti di semi oleosi a favore della Ditta Giuseppe Gabetti, scaduta col 15 ottobre u. s., alle medesime condizioni del passato esercizio;

9. Concessione già accordata alla Ditta Rossardi e figlio di Nervi, per trasporti di grano a vagone completo da Santa Limbania a Nervi, alle stesse condizioni del passato esercizio.

È stata rinnovata la concessione a favore del Laminatoio di Malavedo pel trasporto del ferro dall'estero a Lecco, via Chiasso, coll'impegno per 1700 tonnellate da effettuarsi in un termine di tempo stabilito.

È stata accordata alla Ditta Michele Carbora, la concessione di prezzi speciali pei suoi trasporti di pasta da vermicellaio a vagone completo da Gragnano a Napoli, punto franco, in destinazione per l'America, verso impegno per un minimo di 200 tonnellate.

—

L'Adriatica, di accordo colla Mediterranea, ha presentato all'approvazione superiore una proposta di modificazione alla nomenclatura delle tariffe per quanto riguarda le barbabietole (polpa di) ed i residui di polpa di barbabietole, e di estensione della tariffa eccezionale N. 1001 a P. V. ai residui di barbabietole ed ai residui della calce di defecazione dello zucchero di barbabietole.

—

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, si dispone quanto segue:

1. La tariffa eccezionale N. 1001 P. V. è prorogata per altri due anni, a datare dal 1° gennaio 1898, in via di esperimento, alle stesse condizioni di ripartizione dei prodotti che sono fissate nel R. Decreto del 13 dicembre 1891;

2. A formare i quantitativi minimi annui fissati nelle serie B e C della detta tariffa eccezionale, è ammesso il cumulo dei trasporti effettuati sulle reti Adriatica e Mediterranea, tanto in servizio interno di ciascuna rete che in servizio cumulativo.

La detta tariffa riguarda i trasporti a vagone completo di fuligine, immondizie, spazzature di città, ecc.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — La *Gazzetta Ticinese* annunzia che in una conferenza tenutasi in Berna fra i Delegati del Consiglio federale ed i rappresentanti di un gruppo di Banche cantonali, si stabilirono le basi e la forma di un progetto il cui scopo è di procurare il capitale necessario per il traforo del Sempione.

— Un dispaccio da Friburgo annunzia che il Gran Consiglio votò, all'unanimità, il rinnovamento della sovvenzione pel traforo del Sempione. Questa sovvenzione sarà pagata mediante la rinunzia ai diritti di riversamento spettanti al Cantone, valutati in fr. 1,300,000, e con l'acquisto di azioni di sovvenzione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,819,360.08, con un aumento di L. 94,621.99 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1897 si ragguaglia a L. 50,079,803.21, presentando un aumento di L. 632,597.02 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 novembre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,565,630.36, con un aumento di lire 38,946.58 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 novembre 1897 si ragguaglia a L. 97,807,011.28 e presenta un aumento di L 6,623,654.97 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 340,163, con un aumento di L. 25,274 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1897 ammontano a L. 3,395,904, con un aumento di L. 190,557 sull'esercizio precedente.

Ferrovia Castellaro-Godiasco. — Nell'aula consigliare del Comune di Casalnoceto adunavasi il 17 corr. il Comitato promotore per la costruzione della ferrovia economica a scartamento ordinario, che, dipartendosi a Castellaro-Guidobono da quella Tortona-Monleale, va a raggiungere, dopo oltrepassati diversi Comuni, Godiasco, importante centro della Val Staffora. Presiedeva il senatore Groppello-Tarino, il quale si compiacque nel vedere rappresentati al completo gli enti interessati. L'assemblea procedette innanzi tutto alla nomina del presidente effettivo del Comitato esecutivo, in persona del barone cav. Alessandro Garofoli, consigliere provinciale, riconfermando poscia a membri, nella massima parte, quelli che formavano il Comitato provvisorio.

Ferrovia elettrica Tormini-Toscolano. — Gli ingegneri Ronchi Gio. Antonio e Carlotti Goffredo, anche in nome di una Società locale, hanno presentato alla Deputazione provinciale di Brescia la domanda di concessione d'una ferrovia elettrica Tormini-Toscolano, che la Deputazione stessa, pur esprimendo benevolo accoglimento, si riserva di deliberare non appena la domanda stessa venga completata di conformità a norme approvate dal Consiglio.

Tramvia elettrica Varese-Prima Cappella. — La Società per le Tramvie e Ferrovie elettriche Varesine, ha inoltrato domanda presso le autorità competenti per ottenere una nuova fermata alle Bettole Speroni, in seguito a richiesta dei numerosi abitanti di quella località, e per corrispondere alle giuste esigenze della Castellanza di Biumo Superiore e dei Miogni.

Tramvia Mondovì-San Michele. — L'esercizio di questa tramvia, che, come abbiamo annunziato, doveva cessare colla fine dell'anno, pare, verrà continuato, perchè l'Amministrazione della Società monregalese avrebbe ceduto la linea agli ing. Montezemolo e Gastone.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di ottobre 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di ottobre 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 ottobre	1896
Passeggieri trasportati	Num.	185,000	153,594
» introito	L.	558,000	519,013.90
Bagagli e cadaveri	Tonn.	685	622
» introito	L.	58,300	56,346.86
Bestiame trasportato	Capi	19,300	13,899
» introito	L.	73,700	46,529.07
Merce trasportata	Tonn.	88,400	91,367
» introito	L.	925,000	1,017,118.03
Introito complessivo	L.	1,615,000	1,639,007.86
» chilometrico	»	5,851.45	6,161.68
Proventi diversi	»	55,000	56,253.78
Introito generale	L.	1,670,000	1,695,261.64
Spesa complessiva	»	865,000	787,840.26
» chilometrica	»	3,134.05	2,961.80
Introito netto	»	805,000	907,421.38

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Francesi. — *La locomotiva elettrica Heilmann.* — « 8001 » è il numero di una locomotiva elettrica Heilmann che fu sperimentata e continua a provarsi con felice risultato sulle linee della Compagnia ferroviaria francese dell'Ovest.

Si può dire che il problema della trazione elettrica sia risolto. L'« 8001 » sviluppa 1500 cavalli di forza, contro circa 700 forniti dalle locomotive a vapore che corrono a 80 chilometri trascinando un numero limitato di vagoni; ed essa può perciò trascinare un numero maggiore di grandi vetture dette *a boggie* (tipo *sleeping car*), offrenti comodità e sicurezza ai passeggieri.

È un gigante della specie; alta quattro metri, lunga otto, pesa 122 mila chilogrammi. Di aspetto imponente e formidabile, è munita di un rostro, come le corazzate, destinato a fender l'aria. Sotto la tettoia che copre il macchinista trovansi due dinami che sviluppano una forza di 1500 ampères ed una macchina a vapore; tutti i pezzi che devono muoversi sono così bene equilibrati che la locomotiva non ha scosse nè trepidazioni.

Questa stabilità è aumentata dal sistema di sospensione della locomotiva, poggiata su due carrelli liberi a quattro assi ciascuno.

Nelle prove fatte su vie molto accidentate e con grandi pendenze, la « 8001 » non solo è riuscita vittoriosa, ma ha mostrato un'agilità straordinaria ed una facilità di manovra grandissima.

Per poter percorrere lunghi tratti di via senza arrestarsi, la « 8001 » è fornita di un furgone merci posato su *boggies* di un tipo nuovo contenente casse per venti metri cubi d'acqua. In questa maniera essa potrà percorrere 300 chilometri in due ore e mezza senza fermarsi a prendere acqua per generare la sua forza elettrica.

Sembra dunque certo che la « 8001 » contenga in sè la soluzione dei dati del problema: velocità, potenza, sicurezza, economia; del resto, fra un mese questa nuova locomotiva sarà usata quotidianamente per il servizio ordinario dei treni.

— *Lavori complementari nel 1898.* — L'ammontare dei lavori complementari da eseguirsi nel 1898 sulle linee in esercizio, dopo la chiusura effettuata dei loro conti rispettivi di costruzione (a termini di legge), nel 1898, non compreso il materiale rotabile, è fissato nella somma di 45 milioni, così ripartita fra le Compagnie:

Compagnia del Nord	fr.	13,000,000
» dell'Est	»	9,600,000
» dell'Ovest	»	9,590,000
» della P. L. M.	»	4,400,000
» della Parigi-Orléans	»	3,200,000
» del Mezzogiorno	»	1,200,000
Sindacato della Grande Cintura di Parigi	»	10,000
Totale	fr.	45,000,000

Ferrovie Austriache. — *L'imposta sui trasporti.* — Il progetto di imposta sui trasporti, annunziata alla Camera dei Deputati, comporta una tassa del 12 0[0 sui viaggiatori e bagagli e del 5 0[0 sulle merci a grande e piccola velocità. L'articolo 10 del progetto di legge esenta, d'altronde, da questa tassa:

a) Il traffico di tutte le imprese di trasporto consacrate esclusivamente al traffico locale, cioè, le cui operazioni sono limitate alla circonvallazione di un Comune ed ai dintorni nel raggio di 7 chilometri a partire dal limite del territorio di questo Comune;

b) I trasporti di viaggiatori sulla linea costituente il Metropolitano di Vienna concesso con atto del 18 dicembre 1892.

Per le « piccole ferrovie », il cui traffico non risponde allo spirito dell'articolo 10 della legge, l'imposta si riduce al 6 0[0 per i viaggiatori ed al 2 1[2 per le merci.

La legge verrebbe applicata il 1° gennaio 1898 per i viaggiatori ed il 1° dicembre 1898, al più tardi, per il traffico interno delle merci.

Il Governo reputa che il reddito lordo dell'imposta sarà di 25 milioni di franchi nel 1898, di 35 milioni nel 1899 e di 42 milioni a partira dal 1900.

Ferrovie del Siam. — Un rapporto del Consolato inglese di Bangkok sul commercio del Siam, dà degli schiarimenti sullo stato dei lavori della ferrovia da Bangkok a Korat. La linea è attualmente aperta al traffico fino a Ayuthia, a 77 chilometri da Bangkok; l'esercizio comincerà presto sopra un nuovo tronco di 55 chilometri fino a Genkoi. Si prevede che in due anni e mezzo la ferrovia giungerà a Korat.

Ferrovie nell'Africa australe. — *La ferrovia da Bulwayo allo Zambese.* — A Bulwayo, nel centro del continente nero per così lungo tempo chiuso alla civiltà, ha avuto luogo nei giorni scorsi l'inaugurazione ufficiale della ferrovia che da Wyburg si sviluppa con una lunghezza di 930 chilometri, ed il cui prolungamento fino allo Zambese è già deciso. Ora i giornali inglesi ricordano con fierezza tutti gli ostacoli che si sono dovuti superare per riannodare con una ferrovia la Colonia del Capo alla capitale di Re Lobengula. Questo colossale lavoro che, come abbiamo detto, sarà proseguito fino allo Zambese, è stato compiuto con meravigliosa rapidità, mediante capitali privati, da uomini dotati di ammirevole energia e perseve-

ranza. In tal modo l'Inghilterra sa diffondere rapidamente i suoi prodotti sui vasti imperi coloniali che ha saputo annettersi in tutte le parti del mondo, e che sa anche sviluppare praticamente.

Le ferrovie sono state le sue grandi adiutrici nelle Indie. Meravigliosa è l'energia con cui essa spinge la linea del Sudan egiziano. Nello stesso tempo costruisce una ferrovia da Mombasa e l'Uganda, e dentro di sè spera di potere un giorno allacciare questa via con quella che risale lungo il Nilo. Vi riuscirà? È il segreto dell'avvenire. Intanto si affretta febbrilmente, senza smarrire il suo obbiettivo. Da quasi tutte le parti dell'Africa del Sud, i capi indigeni, gli alti funzionari, i governatori, gl'invitati si sono recati alla grande inaugurazione, comodamente assisi nei vagoni ferroviari, come se avessero viaggiato nella vecchia Europa. La prima parte della linea fu aperta, per 200 chilometri, nel 1894 e l'esercizio ha lasciato alla fine dell'anno sociale, cioè al 31 ottobre 1895, una perdita di 5186 sterline, con un incasso lordo di 11,877. Il secondo anno l'incasso si è innalzato fino a 38,644 sterline, lasciando un utile di 18,597 sterline. I calcoli dell'ufficio commerciale dell'impresa e degli ingegneri fanno risultare una rendita netta di 72,000 sterline all'anno, appena l'esercizio funzionerà in modo completo; i trasporti a pagamento sono già cominciati, poichè le locomotive circolano in tutto il percorso dal 19 ottobre. La linea che andrà allo Zambese attraverserà dei bacini carboniferi.

Ferrovie Abissine. — Il *Figaro* ha pubblicato un articolo *réclame* per la Compagnia Imperiale delle ferrovie abissine, della quale è prossima la sua costituzione.

Il *Figaro* dice che la concessione di tutte le strade ferrate che dovranno riunire l'Abissinia al mare ed al Nilo durerà 99 anni; tutti gli amministratori saranno francesi; alla Compagnia sono dati in proprietà 30,000 ettari di terreno lungo la linea, comprese le foreste, le miniere e le acque.

Dieci chilometri di ferrovia sarebbero già costruiti.

Notizie Diverse

Il discorso di Prinetti a Foggia per i grandi lavori pubblici. — Al banchetto offertogli a Foggia, l'on. Prinetti parlò delle grandi opere pubbliche.

« Per i porti — disse il Ministro — la legge del 1887 sta ricevendo la sua prima esecuzione. Come a Genova e Venezia, così a Napoli, Brindisi, Palermo, Catania, Molfetta, Taranto e Bari e negli altri porti minori i lavori necessari o sono in esecuzione o stanno per esserlo. Per le Bonifiche la legge richiede solo alcuni complementi di dettaglio ».

Il Ministro dichiarò ch'egli si propone di fare eseguire la legge sulle Bonifiche, non solo nell'Italia Settentrionale, ma anche nel Mezzogiorno, ove rimase finora lettera morta.

« Mi propongo di far sì — soggiunse l'on. Prinetti — che in un quarto di secolo ottengasi uguale risultato per tutte le Bonifiche classificate di prima categoria, facendo intervenire l'azione diretta dello Stato, dove non soccorre l'iniziativa consorziale, ovvero privata.

« Nella presentazione del mio disegno occorrerà solo l'assenso, appena sarà completato, del Consiglio dei Ministri, che certo non potrà mancare, sapendo io l'affetto de' miei colleghi ed in principal modo dell'illustre Presidente del Consiglio per le vostre regioni ».

Circa all'acquedotto, oggetto peculiare della sua venuta nelle Puglie, affermò che il lavoro compiuto finora permette di concludere che il problema dell'acqua potabile presentasi solubile. Egli presenterà al Parlamento il Disegno di legge pei fondi necessari.

Il Ministro concluse che, per questi impegni, nessuno dei lavori imposti per legge nelle altre regioni soffrirà alcun ritardo, malgrado che il bilancio dei lavori pubblici sia da lui stato ridotto, in due anni, di circa 14 milioni, mirando con tali economie ad evitare per parte sua l'eventualità di nuovi aggravi ai contribuenti italiani.

Il nuovo Direttore delle Bonifiche ferraresi. — Scrivono da Ferrara che a direttore delle Bonifiche, in sostituzione del prof. Crosio, venne nominato il signor Ernesto Lionne, attualmente direttore della Società Cirio.

I " silos " a Venezia. — Sotto la presidenza del comm. Manganella, direttore generale delle opere idrauliche, si è riunita al Ministero dei Lavori Pubblici la Commissione incaricata di riferire intorno al progetto d'iniziativa privata per l'istituzione dei « silos » nel porto di Venezia.

La Commissione ha ultimato la discussione ed ha formulato alcune proposte concrete che verranno presentate al ministro Prinetti in apposita relazione.

Per quanto sappiamo, la Commissione si è mostrata in massima favorevole all'istituzione dei « silos » sotto certe determinate condizioni tendenti principalmente a garantire i proventi doganali.

Della Commissione facevano parte il sostituto avvocato generale comm. Calabrese, il comm. Franceschi, capo-divisione alle Gabelle; il comm. Calvori e il cav. Marchianò, capi-divisione all'Ispettorato ferroviario governativo. il cav. Delpino, capitano di porto, rappresentante il Ministero della Marina, e il cav. Cairo, rappresentante l'Adriatica.

Della deliberazione della Commissione il Ministero terrà conto per concessioni ad esercizi di « silos » oltre Venezia, anche in altri porti del Regno.

Telefono Milano-Bergamo. — La nuova linea telefonica fra Milano e Bergamo è in via di esecuzione e se ne è incominciato l'impianto a partire da Bergamo. La linea da Bergamo a Treviglio è nuova e percorrerà la strada provinciale allato al binario delle tramvie interprovinciali; mentre da Treviglio a Milano il filo sarà fissato ai pali della linea telegrafica che pel servizio del tram è impiantata sullo stradone provinciale.

Telefono Venezia-Treviso. — Domenica scorsa, alla presenza del ministro Sineo, si è inaugurata la linea telefonica Venezia-Treviso.

Telefono fra Zurigo e Milano. — I delegati delle Municipalità e delle principali Camere di Commercio del Canton Ticino, riuniti a Bellinzona, in una conferenza indidetta dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni, risolvettero d'insistere presso le Autorità Cantonali e Federali per ottenere l'allacciamento telefonico della Rete ticinese con Zurigo e Milano.

Il centenario della scoperta del carbon fossile. — Nel Belgio si sta ventilando l'idea di festeggiare il 700° anniversario della scoperta del carbon fossile, che viene attribuita a certo Hullioz, di Liegi, donde il suo nome francese di *houille*. Sarebbe stato nel 1197 che questo fabbro belga avrebbe trovato una specie di terra nera, di cui ebbe l'idea di servirsi come combustibile.

Secondo i fautori di questo centenario, l'uso del carbon fossile non fu introdotto in Inghilterra che al principio del quattordicesimo secolo; soltanto nel 1340 alcuni fabbricanti privilegiati ottennero l'autorizzazione di ardere carbon fossile, che veniva considerato come nocivo alla salute; ma l'uso non ne fu generalizzato. In Francia non lo si adoperò prima del decimoquarto secolo.

Senonchè parecchi eruditi hanno guastato questa bella occasione di celebrare un centenario. La *Nature* pubblica in proposito un articolo, da cui risulta che i titoli di priorità del famoso Hullioz sono estremamente problematici. Il naturalista Teofrasto, il quale morì verso il 287 avanti Cristo, parla del *lithantrax* (carbone di pietra), di cui si servivano i fabbri-ferrai ellenici. Parecchi testi latini del medioevo fanno pure menzione del carbon fossile, ed una carta dell'853, relativa ai tributi che dovevano pagare i

vassalli dell'abbadia di Peterborough, mostra che esso era impiegato allora in Inghilterra per gli usi domestici.

Hullioz non sarebbe stato inventore del carbon fossile nemmeno nelle Fiandre, dacchè testi autentici dimostrano come, sin dal 1049, nessun contadino belga ignorava le proprietà del prezioso minerale.

Fu nello scorso secolo che si cominciò su vasta scala a sfruttare le miniere di carbon fossile in Francia, in Inghilterra e Germania.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per ampliamento e riordino dello scalo Merci di Valdellora-Spezia. Importo L. 15,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 22 corrente, ore 10.30;

Per raddoppio binario fra Monza e Camnago. Importo L. 126,300. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 26 corrente, ore 10.30;

Per costruzione di un Magazzino Merci in stazione di Trecate. Importo L. 6850. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 27 corrente, ore 10.30.

Aggiudicazioni definitive.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Ciovini Gaspare di Milano, l'appalto dei lavori di sistemazione della trincea di Lomello col ribasso del 19.10 0[0;

Alla Ditta De Dominici ing. Romolo di Roma, l'appalto dei lavori d'impianto conduttura forzata pel rifornitore di Pisciotta, col ribasso del 12.49 0[0.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 16 novembre). — Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno, per fornitura di kg. 5000 di ottone in lamiera e di kg. 10,000 di rame in fogli;

Colla Ditta C. Heckmann di Duisburg Hochfeld, per fornitura di 200 piastre di rame rosso per focolai delle locomotive;

Colla Società Alti forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di tonnellate 3900 di rotaie d'acciaio fuso Bessemer, per armamenti 1° tipo;

Colla Ditta Agostino Oneto e C. di Sampierdarena, per fornitura di kg. 300,000 di olio d'oliva lavorato;

Colla Ditta Chiocci Polinio per consolidamento trincea in frana ai km. 34.900 e 35 000 della linea Battipaglia-Castrocucco;

Colla Ditta Allegri, Lazzeri e C. di Firenze, per ricarico scogliera a presidio del muro a mare della frana di Guvano (linea Genova-Spezia);

Colla Ditta Pozzi Giuseppe di Milano, per fornitura di n. 33,500 chiavarde in ferro omogeneo;

Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, per fornitura di n. 1100 molle di trazione a balestra per carri e carrozze;

Colla Ditta Scerno, Gismondi e C. di Genova, per fornitura di kg. 300,000 di olio d'oliva lavorato;

Colla Ditta Garetto Pietro e Figli di Torino, per fornitura di mc. 447 circa di legname rovere da lavoro, in pezzi squadrati;

Colla Ditta Vaccari Massimiliano di Modena, per fornitura di n. 7350 tavole di legname rovere da lavoro.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Avellino (30 novembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di consolidamento della zona in sinistra del ponte Arso presso Sant'Andrea di Conza; di ricostruzione della platea del ponte stesso e di difesa delle opere esistenti sul tronco del ponte Nerolella al cimitero di Sant'Andrea di Conza, della strada nazionale n. 55, Contursi-Barletta. Importo L. 46,500. Cauz. L. 3000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Messina (1° dicembre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di prolungamento del Corso Vittorio Emanuele. Importo ridotto L. 29,020 (ribasso 27.45 0[0 su L. 40,000).

Municipio di Parma (4 dicembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto della costruzione di una nuova galleria in muratura a croce latina al nord del vecchio recinto e di lavori per la camera mortuaria e per la sala d'autopsia nel pubblico cimitero. Importo L. 177,941.84. Cauz. L. 17,000.

Prefettura di Napoli (11 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione dei lati settentrionale ed occidentale e di parte del lato meridionale dell'edificio di Castelcapuano in Napoli. Importo L. 102,007.71. Cauz. L. 5000.

CONCORSI.

La Società Elettrica Vevey-Montreux a Montreux (Svizzera) mette al concorso i lavori necessari alla adduzione delle acque del paese d'Enbaut a Montreux e formante il lotto n. 3 di questa impresa. I lavori consistono: perforazione di circa 12,500 metri di tunnels a piccola sezione; il rivestimento in muratura di parte di questi e diversi lavori d'arte.

I progetti e le condizioni sono depositati all'ufficio della Società a Montreux. Le offerte dovranno essere presentate prima del 10 dicembre p. v. e indirizzate all'amministratore signor Ad. Dupraz — Montreux.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna (1° dicembre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 3000 di **ferro** scelto in lamiera mezzana a L. 0.45, e kg. 6000 in verghe a L. 0.30. Cauz. L. 315. Consegna in giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Novem. 13	Novem. 20
Azioni Ferrovie Biella		L.	508	508
» » Mediterranee		»	521	517
» » Meridionali		»	717	716
» » Pinerolo (1ª emiss.)		»	385	385
» » » (2ª »)		»	366	366
» » Secondarie Sarde		»	270	270
» » Sicule		»	648	648
Buoni Ferrovie Meridionali		»	550	550
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
» »	Sicule *A. B. C. D.*	L.	306.75	306.75
» »	Cuneo (2ª emiss.)	»	342	342
» »	Gottardo 4 %	»	100.25	101.30
» »	Mediterranee 4 0[0	»	508	508
» »	Meridionali	»	322.75	323.25
» »	Meridionali Austriache	»	408	414
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	316	316
» »	» 2ª emiss. »		307	307
» »	Pontebba	»	480.50	480.50
» »	Sarde, serie *A*	»	312	317
» »	» serie *B*	»	314	314
» »	» 1879	»	309	309
» »	Savona	»	340	340
» »	Secondarie Sarde	»	464	464
» »	Sicule 4 0[0 oro	»	496.50	499
» »	Tirreno	»	488	488
» »	Vittorio Emanuele	»	338	339.25

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Canale Cavour. — La *Gazzetta Ufficiale* del 17 novembre, n. 267, pubblica la distinta delle obbligazioni state estratte.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

29 novembre. — **Impresa Generale degli Omnibus di Firenze.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 10 nella sede sociale.

4 dicembre. — **Strada Ferrata Mortara-Vigevano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nel palazzo municipale in Vigevano.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

28 novembre. — **Società per la coltivazione delle Miniere di Montevecchio di piombo argentifero.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 in Roma.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 1° al 10 Novembre 1897.* — *13ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4608	4418	+ 190	1134	1291	— 157
Media.	4608	4417	+ 191	1113	1291	— 178
Viaggiatori	1,414,595 43	1,344,355 15	+ 70,240 28	83,194 43	91,308 19	— 8,113 76
Bagagli e cani. . . .	77,859 29	75,672 21	+ 2,187 08	2,300 01	2,477 34	— 177 33
Merci a G.V. e P.V. acc.	352,506 48	340,870 72	+ 11,635 76	12,089 96	19,153 28	— 7,063 32
Merci a P. V. . . .	1,798,096 68	1,767,980 83	+ 30,115 85	78,717 80	82,920 37	— 4,202 57
TOTALE .	3,643,057 88	3,528,878 91	+ 114,178 97	176,302 20	195,859 18	— 19,556 98
	Prodotti dal 1° Luglio al 10 Novembre 1897.					
Viaggiatori	19,792,065 28	19,204,209 42	+ 587,855 86	918,962 24	1,317,900 43	— 398,938 19
Bagagli e cani. . . .	931,734 85	905,377 12	+ 26,357 73	18,938 71	40,990 59	— 22,051 88
Merci a G.V. e P.V. acc.	4,580,410 13	4,451,492 87	+ 128,917 26	182,383 87	233,968 10	— 51,584 23
Merci a P. V. . . .	22,799,938 46	22,264,705 21	+ 535,233 25	855,369 67	1,028,562 45	— 173,192 78
TOTALE .	48,104,148 72	46,825,784 62	+1,278,364 10	1,975,654 49	2,621,421 57	— 645,767 08
	Prodotto per chilometro.					
della decade	790 59	798 75	— 8 16	155 47	151 71	+ 3 76
riassuntivo	10,439 27	10,601 26	— 161 99	1,775 07	2,030 54	— 255 47

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 31ª Decade — dal 1° al 10 Novembre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1897	1,107,301.57	56,141.30	442,351.47	1,740,300.55	13,101.31	3,359,196.20	4,307.00
1896	1,103,053.74	53,495.65	436,003.71	1,686,950.06	12,540.35	3,292,043.51	4,248.00
Differenze nel 1897	+ 4,247.83	+ 2,645.65	+ 6,347.76	+ 53,350.49	+ 560.96	+ 67,152.69	+ 59.00
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1897	34,406,900.41	1,363,425.77	12,395,267.71	41,959,194.93	347,524.88	90,772,313.70	4,251.94
1896	33,176,193.91	1,649,226.31	11,691,916.52	38,283,982.81	361.808,49	85,163,128.04	4,248.00
Differenze nel 1897	+ 1,230,706.50	+ 14,199 46	+ 703,351.19	+ 3,675,212.12	— 14,283.61	+ 5,609,185.66	+ 3.94
	RETE COMPLEMENTARE						
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1897	73,568.18	1,867.90	22,993.14	106,865.65	1,139.29	206,434.16	1,464.69
1896	71,824 67	1,488.40	28,320.75	132,175.95	830.50	234,640.27	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 1,743.51	+ 379.50	— 5,327.61	— 25,310.30	+ 308.79	— 28,206.11	+ 87.69
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1897	2,840,709.70	62,309.63	817,849.18	3,773,274.88	40,554.19	7,034,697.58	1,398.29
1896	2,256,010.25	60,961.46	750,560.01	3,272,470.05	40,226.50	6,380 228.27	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 84,699.45	+ 1,348.17	+ 67,289.17	+ 500,804.83	+ 327.69	+ 654,469.31	+ 21.29

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
617.78	626.97	— 9.19	17,310.27	16,274,37	+ 1,035.90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

11ª Decade — Dall'11 al 20 Ottobre 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	98,039.00	2,817.00	9,718.00	152,722.00	501.00	263,797.00	616.00	428.00
1896	92,934.00	1,873.00	8,333.00	144,741.00	1,427.00	249,308.00	616.00	405.00
Differenze nel 1897	+ 5,105.00	+ 944.00	+ 1,385.00	+ 7,981.00	— 926.00	+ 14,489.00	»	+ 23.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1897.								
1896-97	1,033,406.00	23,163.00	129,254.00	1,497,506.00	16,403.00	2,699,732.00	616.00	4,383.00
1895-96	1,025,309.00	19,595.00	114,037.00	1,357,127.00	14,543.00	2,530,611.00	616.00	4,108.00
Differenze nel 1897	+ 8,097.00	+ 3,568.00	+ 15,217.00	+ 140,379.00	+ 1,860.00	+ 169,121.00	»	+ 275.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	37,960.00	779.00	4,332.00	29,121.00	39.00	72,231.00	484.00	149.00
1896	35,565.00	560.00	2,548.00	23,283.00	133.00	62,089.00	484.00	128.00
Differenze nel 1897	+ 2,395.00	+ 219.00	+ 4,784.00	+ 5,838.00	— 94.00	+ 10,142.00	»	+ 21.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1897.								
1896-97	378,963.00	7,566.00	34,345.00	225,898.00	2,756.00	649,528.00	484.00	1,342.00
1895-86	391,330.00	6,818.00	30,412.00	196,507.00	2,820.00	627,887.00	484.00	1,297.00
Differenze nel 1897	— 12,367.00	+ 748.00	+ 3,993.00	+ 29,391.00	— 64.00	+ 21,641.00	»	+ 45.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	2,907.00	30.00	198.00	1,000.00	»	4,135.00	23.00	180.00
1896	2,576.00	110.00	211.00	595.00	»	3,492.00	23.00	152.00
Differenze nel 1897	+ 331.00	— 80.00	— 13.00	+ 405.00	»	+ 643.00	»	+ 28.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1897.								
1896-97	34,413.00	1,493.00	2,720.00	8,440.00	28.00	46,644.00	23.00	2,028.00
1895-96	36,834.00	1,238.00	2,233.00	6,516.00	28.00	46,849.00	23.00	2,037.00
Differenze nel 1897	— 4,421.00	+ 255.00	+ 37.00	+ 1,924.00	»	— 205.00	»	— 9.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Avviso d'Asta.

A partire dal giorno 29 novembre, incominciando dalle ore 9 fino alle 11 1/2 e dalle 14 alle 16 1/2, verranno, presso la Stazione di Pisa Centrale, poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

Avvertenza. — Le merci e gli oggetti di maggior valore saranno visibili, nelle ore e nei locali predetti, nei giorni 27 e 28 novembre.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli, via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog., via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog., via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASS. (***)	Treno di lusso CALAIS-ROMA settimanale il lunedì part. da LONDRA	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — p.	11 — p.	10 55 a.	11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 p.		2 20 p.	12 20 a.	12 15 p.	12 20 a.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — p.	1 19 a.	12 49 p.	1 — a.
Boulogne-Gare	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—	—
(*Buffet*)	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 — a.	—	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 p.	3 33 a.	2 54 p.	3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 p.	3 38 a.	2 59 p.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — p.	5 38 a.	4 35 p.	Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 p.	6 48 a.	4 50 p.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 p.	7 31 a.	—	
		(B) 1a e 2a classe		1a 2a cl.	1a 2a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 05 p.	2 15 p.	—	
Dijon	Arr.	1 47 a.		2 15 a.	7 05 p.	9 45 p.	9 29 a.
Genève	—	—		8 46 a.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	6 28 a.		7 53 a.	12 02 a.	—	1 35 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 29 a.	12 25 a.	—	1 57 p.
Modane	—	9 43 a.		1 44 p.	3 09 a.	5 — a.	4 37 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	8 10 a.	9 03 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 50 p.		7 55 p.	8 45 a.	—	
Novara	Arr.	4 40 p.		9 51 p.	10 41 a.	—	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	11 40 a.	—	
					1a 2a cl.		
Torino	Par.	3 05 p.		8 10 p.	8 40 a.	9 10 a.	
Genova	Arr.	6 43 p.		11 20 p.	12 — p.	11 24 a.	
San-Remo	—	11 31 p.		8 43 a.	4 42 p.	—	
Pisa	—	11 23 p.		3 50 a.	4 45 p.	3 55 p.	
Firenze	—	1 10 a.		7 20 a.	7 05 p.	—	
Livorno	—	12 — p.		5 32 a.	5 53 p.	—	
Roma	—	7 05 a.		10 50 a.	11 30 p.	10 35 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 45 p.	7 10 a.	7 10 a.	
Brindisi	—	—		—	6 17 p.	—	
Torino	Par.	3 05 p.		7 05 p.	8 40 a.		9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 36 p.		8 55 p.	10 13 a.		11 11 p.
Bologna	—			2 31 a.	2 50 p.	Dal 15 novembre	3 22 a.
Ancona	—	—		7 12 a.	11 — p.	partenza	7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	11 — a.	da LONDRA	5 35 p.
Firenze	—	—		6 34 a.	6 03 p.		Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		1 10 p.	11 25 p.		
Napoli	Arr.	—		6 45 p.	7 10 a.		

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASS.	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASS.	Treno di lusso ROMA-CALAIS settimanale il sabato part. da ROMA
Napoli (ora dell'Europa centrale (2))	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	Dal 20 novembre
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a	. partenza
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	da ROMA
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 37 a.	10 38 a.	9 05 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 35 a.	—
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 25 p.	11 25 p.
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	9 55 p.	8 — a.	8 30 a.
Livorno	—	9 35 p.	—	4 — a.	1 40 p	—
Firenze	—	8 20 p.	—	—	11 40 a.	—
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 30 a.	2 20 p.	2 45 p.
San-Remo	—	7 16 p.	—	3 32 a.	12 28 p.	—
Genova	—	2 44 a.	6 40 a.	8 35 a.	6 58 p.	6 22 p.
Torino	Arr.	7 45 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p.	9 55 p,
Milano	Par.	—	10 55 a.		8 15 p.	—
Novara	—	4 30 a.	11 51 a.		9 12 p.	—
Torino	Arr.	8 25 a.	1 45 p.		11 02 p.	—
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	10 03 p.
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 28 p.		2 26 a.	12 35 a.
Chambéry	—	3 42 p.	8 22 p.		4 56 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 15 p.	8 55 p.		5 22 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 42 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	2 08 a.		11 34 a.	7 34 a.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 55 a.		5 32 p.	—
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			7 07 p.	—
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 14 antim.			8 — p.	12 12 p.
		(1) 1a 2a cl.	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* 1a, 2a, 3a (**)	
	Par.	9 — a.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	12 20 p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 36 a.	12 mer.	1 25 p.	10 47 p.	1 45 p.
	Par.	10 41 a.	12 20 p.	1 30 p.	10 52 p.	1 50 p.
Boulogne-Gare	Arr.	12 12 p.	1 50 p.	—	12 34 a.	—
(*Buffet*)	Par.	12 14 p.	1 53 p.	—	12 36 a.	—
(ora francese)	Arr.	12 54 p.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a	3 50 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 10 p.		3 45 p.	1 35 a.	3 51 p.
Douvres	—	3 05 p.		5 45 p.	3 45 a.	5 45 p.
Londres Victoria	Arr.	4 50 p.		7 30 p.	5 40 a.	7 30 p.
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 p.	5 50 p.	7 35 p.	5 40 a	7 35 p.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. Prende in tutti i punti serviti viaggiatori di 3a classe per l'Inghilterra soltanto. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. Prende in 3a classe per tutti i punti serviti i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra soltanto. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.55 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. propr. respons.

ANNO XXX. Sabato, 27 Novembre 1897 NUM. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'assemblea generale degli Azionisti, 26 novembre 1897.

ASSEMBLEA ORDINARIA.

Signori,

Profondamente addolorati vi rammentiamo che un altro vuoto si è fatto fra noi.

Il comm. avv. Antonio Pariani, vice-presidente del vostro Consiglio fino dall'origine della Società, in seguito a grave malattia moriva la mattina del 16 settembre u. s.

Dotato di forte ed acuto ingegno, educato da seri studi, di carattere integro e tenace, temperato sempre da una squisita cortesia di modi, eloquente e convincente, visse una vita delle più operose e feconde nel vasto campo degli affari cui si dedicò, e portò nelle Amministrazioni delle quali era parte un consiglio sano, pratico, illuminato.

Ricordando ancora oggi con vivo affetto il lavoro compiuto da quell'uomo veramente egregio, e la grande influenza da lui esercitata nell'interesse della nostra Amministrazione, mandiamo alla sua memoria un riverente saluto.

Già nella relazione dello scorso anno accennavamo al dubbio che il Ministero portasse a termine il progetto di legge relativo ai lavori ed alle provviste per le linee in esercizio; infatti, a seguito del voto del Senato, che ne rinviava la discussione, ritenne partito migliore quello di dare opera sollecita allo studio di altri provvedimenti atti a far fronte ai più impellenti bisogni delle grandi reti ferroviarie, senza ipotecare troppo a lungo l'avvenire. Un diligente accertamento fatto sulle condizioni delle Casse ha permesso al Governo di stabilire che, tenuto conto degli oneri già assunti in questi ultimi anni per gli impegni delle Casse stesse delle tre reti, rimaneva al 30 novembre 1896 una disponibilità di più di 6 milioni. A questa disponibilità aggiungendo i prelievi dai prodotti lordi, che l'andamento del traffico lasciava presumere, da assegnarsi con nuove disposizioni legislative al Conto capitale delle Casse Patrimoniali anzichè al Conto interessi, ed aggiungendo ancora il ricavato dalla vendita del materiale fuori d'uso, valutati complessivamente a 3 milioni per anno, si veniva ad ottenere per il periodo dal dicembre 1896 al 30 giugno 1898 un totale disponibile di L. 12,000,000. Il Governo si dichiarava poi disposto a versare in quel periodo altri 4 milioni, subordinatamente alla condizione che le Società si addossassero, come in altri casi hanno ammesso, il versamento di un importo pari al decimo del concorso dello Stato e cioè L. 400,000.

Così si assicuravano ai bisogni delle tre reti per circa diciannove mesi complessivamente L. 16,400,000, somma questa da erogarsi nei lavori e nelle provviste anche col sistema del prezzo fatto e all'incirca uguale a quella che per tale periodo sarebbe stata a disposizione delle Casse, se la legge, già approvata dalla Camera, fosse stata portata a termine.

Nulla veniva poi innovato nella gestione dei Fondi, ritenendo il Governo che si potesse continuare senza inconvenienti a norma delle convenzioni del 1885; solo, a sgravio della Cassa Aumenti Patrimoniali, si stabiliva che il secondo Fondo avrebbe sostenuto l'onere del rifacimento in acciaio dei binari armati in ferro, e che al terzo avrebbe ancora fatto carico il miglioramento di tipo del materiale rotabile all'atto delle sostituzioni.

Il disegno di legge che contemplava tali provvedimenti, accettato dalle altre Società e dalla nostra, per la parte che la riguardava, è oggi legge dello Stato.

Tale conclusione non è certamente quella che nell'interesse dell'esercizio noi avevamo vagheggiato, perchè se provvede all'urgenza del momento, non distrugge le preoccupazioni per l'avvenire, ma speriamo che prima del 30 giugno 1898 saranno escogitati nuovi ed efficaci provvedimenti, che varranno ad evitare il ripetersi di quelle difficoltà che hanno in questi ultimi anni ritardata l'esecuzione di lavori e di provviste urgenti.

Il progetto di legge relativo agli Istituti di Previdenza, che nella relazione dello scorso anno vi annunciavamo già presentato alla Camera dei Deputati, veniva anche approvato in quel ramo del Parlamento; ma per le note vicende

parlamentari non giunse ad essere discusso in Senato. Apertasi poi la nuova Legislatura, il Governo del Re ripresentava altro progetto di legge, il quale non si scostava da quello già approvato che di quel tanto che pareva necessario per esplicarne meglio il concetto e per renderne più proficua l'applicazione. Senonchè la Commissione Parlamentare, incaricata di esaminare quel progetto, credette non ancora maturo per le risoluzioni il problema complesso della sistemazione degli attuali Istituti di Previdenza e della creazione dei nuovi, e portò tutta la sua attenzione sui provvedimenti che valessero intanto a rafforzare le condizioni economiche delle vecchie Casse. In questo ordine di idee la Commissione predetta, tenuto fermo il concetto che le funzioni delle attuali Casse Pensioni e Soccorso devono essere limitate al personale assunto prima del 31 dicembre 1896 e che al personale entrato in servizio posteriormente a quella data dovranno provvedere i nuovi istituti, proponeva, in via di esperimento e in anticipazione sul disegno di legge che contemplerà il definitivo assetto della previdenza ferroviaria, una imposta sul diritto fisso per le merci manipolate dalle parti e alcune sopratasse alle tariffe viaggiatori, diverse secondo i percorsi, modificando in questa parte il disegno del Governo. Tale progetto raccolse i suffragi del Parlamento, e la Società nostra, come le altre esercenti le grandi reti italiane, malgrado il danno che può da questo aggravio delle tariffe derivarle, ha rinunziato a far valere il diritto che in proposito le è conferito dal contratto d'esercizio per non intralciare l'opera destinata a tranquillizzare il personale intorno al proprio avvenire.

È però a desiderarsi che gli studi in corso per preparare le ulteriori disposizioni da sottoporsi al Parlamento, procedano sollecitamente, sicchè si possa senza lunghi ritardi addivenire ad una sistemazione delle Casse Pensioni.

La Commissione d'inchiesta sui rapporti delle Società ferroviarie col dipendente personale, nominata dal Governo, attende al lavoro ponderoso che le è affidato.

Noi, convinti d'aver sempre proceduto nell'applicazione del nostro contratto con criteri di equità e di giustizia, siamo fidenti che le conclusioni di tale lavoro varranno a dissipare ogni malinteso col personale, del quale oggi, come sempre, riconosciamo l'opera zelante ed intelligente.

Nell'Assemblea straordinaria del 17 luglio 1896 voi approvavate la convenzione per la costruzione dei tronchi Balsorano-Avezzano, Capezzano-Mercato S. Severino, nonchè per la esecuzione di alcune opere di completamento accessorie.

Ora possiamo informarvi che, in omaggio al disposto dell'articolo 4 della suddetta convenzione che stabiliva la presentazione dei progetti definitivi entro un anno dalla data della legge di approvazione, si rassegnava il 22 maggio p. p. il progetto del tronco Capezzano-Mercato S Severino ed il 5 giugno successivo quello del tronco Balsorano-Avezzano.

Il primo di questi progetti trovasi ancora in esame presso il Ministero.

Per il secondo, cioè per quello del tronco Balsorano-Avezzano, venne emesso il Decreto in data 20 agosto p. p. col quale, approvandosi in via di massima l'andamento generale della linea da noi proposto, si chiedono talune varianti ed aggiunte che sono in corso di studio e che saranno quanto prima presentate al Ministero.

Intanto si stanno completando i progetti di dettaglio di tutte le opere in genere per le due linee, in modo da poter dar principio ai lavori appena ottenuta la definitiva approvazione dei relativi tracciati. Nell'attesa si è iniziata la costruzione di cantieri, nei quali si vanno raccogliendo mezzi d'opera, meccanismi e materiali di armamento, onde avere sottomano al momento opportuno quanto può necessitare per un rapido sviluppo dei lavori. Si iniziarono pure le pratiche di espropriazione per le tratte della linea Avezzano-Balsorano, nelle quali non vi sono da introdurre modificazioni al tracciato generale.

Esercizio.

La lunghezza effettiva dell'intera rete da noi esercitata, calcolando sempre per metà la linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica, misurava al 1° luglio 1896 km. 5698, dei quali 4407 costituenti la rete principale e 1291 la rete secondaria.

Col giorno 16 luglio 1896, la stazione di Milano-Porta Romana essendo stata aperta al servizio del pubblico, la linea Rogoredo-Milano Porta Sempione, nella quale tale stazione è compresa, cessò di essere linea di manovra, tanto per i locali stabilimenti raccordati, quanto per il movimento interno da o per la stazione di smistamento del Sempione.

Con ciò la percorrenza di 11 km. fra Rogoredo e Porta Sempione venne compenetrata in quella tassabile pei trasporti in genere, da o per Porta Romana ed oltre, e quindi la lunghezza della rete si è accresciuta dei predetti 11 km.

Pertanto al 30 giugno 1897 l'intera rete era di chilometri 5709, dei quali 4608 appartenevano alla rete principale ed i rimanenti 1101 alla rete secondaria, non comprese, ben inteso, le Secondarie Romane, la Roma-Viterbo, la Varese-Porto Ceresio, il tronco S. Angelo-Conza, nè la Parma-Piacenza comune coll'Adriatica.

La lunghezza media esercitata durante l'anno fu per la rete principale di km. 4512, per la secondaria km. 1197, e per le reti riunite di 5709, cifra, quest'ultima, che segna un aumento di 45 km. sulla media esercitata nel 1895-96.

La percorrenza complessiva dei treni raggiunse nello scorso esercizio km. 29,851,951, mentre quella del 1895-96 fu di km. 29,023,474. Si ebbe quindi pel 1896-97 un aumento di treni-chilometro 828,477.

Prodotti e Spese.

Il prodotto lordo complessivo ripartibile col Governo durante l'anno sociale 1896-97 fu di L. 130,614,066.68. Nel precedente esercizio essendo ammontato a L. 129,092,148.73, risulta un aumento di prodotto di L. 1,521,917.95 che sarebbe stato certamente più considerevole se la caduta del ponte sul torrente Fiora, avvenuta in un momento di grande traffico sulla linea Pisa-Roma, non ci avesse fatto perdere cospicui introiti in viaggiatori.

Tenendo distinti i prodotti delle due reti, e confrontandoli con quelli del 1895-96, troviamo:

	1896-97	1895-96	Differenza
Rete principale	124,508,561.61	122,993,698.96	+ 1,514,862.65
Rete secondaria	6,105,505.07	6,098,449.77	+ 7,055.30
Totale . .	130,614,066.68	129,092,148.73	+ 1,521,917.95

Ripartendo i prodotti fra le diverse categorie di traffico si hanno le cifre seguenti:

	Rete principale		Rete secondaria		Reti riunite	
		0/0		0/0		0/0
Viaggiatori . .	47,878,288	38	2,799,594	46	50,677,882	39
Bagagli, cani e merci a G. V.	10,101,072	8	417,414	7	10,518,486	8
Merci a P. V. acc.	4,420,243	4	225,509	3	4,645,752	3
Merci a P. V. .	61,161,206	49	2,616,297	43	63,777,503	49
Prod. fuori traffico	947,753	1	46,691	1	994,441	1
Totale . .	124,508,562	100	6,105,505	100	130,614,067	100

e confrontandole con quelle del precedente esercizio si trovano le sottoindicate differenze:

	1895-96	1896-97	Differenza
Viaggiatori . .	50,719,730.90	50,677,881 79	— 41,849.11
Bagagli e cani .	2,423,324 16	2,508,441.04	+ 85,116 88
Grande velocità.	7,861,370.44	8,010,044.58	+ 148,674 14
Piccola veloc. acc.	4,501,624.76	4,645,752.23	+ 144,127.47
Piccola velocità .	62,594,025.15	63,777,503.24	+ 1,183,478.09
Prod. fuori traff.	992,073.32	994,443.80	+ 2,370.48
Totale . .	129,092,148.73	130,614,066.68	+ 1,521,917.95

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico fu di L. 22,878.62 per la intera rete,

di L. 27,594.82 per la rete principale e di L. 5,100.67 per la rete secondaria, mentre nel precedente esercizio era stato rispettivamente di L. 22,791.69, di L. 27,908.71 e di L. 4,851.59

Gl'introiti a rimborso di spesa nel 1896-97 furono di L. 2,568,818.30, contro L. 2 417,113.11 che si erano avuti nel 1895-96, con una differenza quindi in più di L. 151,705.19.

Il prodotto del treno-chilometro da L. 4.45 discese a L. 4.38.

Le spese dell'esercizio furono complessivamente di lire 88,002,730.65, contro L. 85,040,821.29 del 1895-96 e quindi aumentarono di L. 2,961,909.36.

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, la spesa chilometrica fu di L. 15,414.74 per l'intera rete, di lire 17,825.82 per la rete principale e di L. 6,326 35 per la rete secondaria, mentre nel precedente esercizio era stata rispettivamente di L. 15,014.27, di L. 17,590.82 e di L. 5,980 98.

Ma tale aumento di spesa che può destare, a tutta prima, qualche meraviglia, trova la sua giustificazione in diverse cause che andiamo ad esporvi.

Innanzi tutto giova avvertire che i prodotti del traffico, in confronto del precedente esercizio, segnano un aumento di sole L. 1,521,917.95, mentre nel 1895-96 l'aumento era stato di quasi otto milioni, e che il nuovo aumento è dovuto tutto al trasporto delle merci, mentre il prodotto dei viaggiatori è stato inferiore a quello dell'esercizio precedente. Ciò doveva necessariamente influire assai sulle spese.

Il grande aumento di traffico che si verificò nell'undicesimo esercizio trasse con sè un conseguente aumento di spese, essendosi dovuto proporzionare il servizio alle cresciute richieste di trasporti. Ora quest'aumento di spesa facendosi sentire quando il traffico è venuto ad esaurire tutto il margine dei mezzi disponibili, ne consegue che la maggiore spesa del 1895-96 non ha gravato che in parte sull'esercizio stesso, mentre invece si fece sentire interamente nel 1896-97. In confronto dunque dell'esercizio antecedente abbiamo qui una prima causa d'aggravio di spesa.

Quando poi nell'aumento dei prodotti del traffico non concorrono con le merci in equa proporzione anche i viaggiatori, l'aumento stesso non può essere ottenuto che con una maggiore spesa, essendo evidente in tesi generale, e specialmente su gran parte delle nostre linee di reddito scarsissimo ove i treni corrono vuoti o quasi, che l'incremento di prodotto in viaggiatori può ottenersi con la semplice maggiore utilizzazione dei posti offerti, mentre invece un maggior prodotto in merci non si ottiene che aumentando il numero degli assi-chilometro. Altra causa quindi di maggiore spesa dobbiamo riconoscere nel fatto d'avere noi subìto nello scorso esercizio una diminuzione nel prodotto viaggiatori e di avere avuto l'intero aumento nelle sole merci.

Senonchè l'accrescimento della spesa, che pare gravissimo considerato in relazione al poco aumento dei prodotti, rientra per altro nei limiti normali se lo confrontiamo col maggior servizio prestato, cioè col maggior numero dei chilometri percorsi, perchè il costo del treno-chilometro del 1896-97 non solo non presenta alcuna anomalia, ma è anche inferiore alla media del costo degli esercizi precedenti, sebbene in essi le spese fossero alleggerite da sgravi che mancarono quest'anno.

Ma anche altri fattori hanno contribuito ad impoverire il passato bilancio. Citiamo in primo luogo la diminuzione dei prodotti in confronto del servizio reso. I treni-chilometri 828,500 circa, avuti in più, alla stregua del prodotto di L. 4.45 del precedente anno, avrebbero dovuto procurarci un maggior introito di L. 3,687,000, mentre invece non abbiamo avuto che la somma di L. 1,521,000, con un minor incasso quindi di L. 2,166,000, che anche solo collo strettissimo corrispettivo del 56 0|0 dà luogo per noi ad una perdita di L. 1.212,400.

Nè ciò basta. La succursale dei Giovi, che ragioni giuridiche ci inducevano a credere sarebbe stata incorporata nella rete principale coll'aggiunta al prodotto iniziale del cospicuo provento del secondo anno solare del suo completo esercizio, con che si sarebbe allontanato di altrettanto il limite oltre il quale il compenso all'esercente viene ridotto dal 62 1|2 al 56 0|0, fu invece, in forza di sentenza passata in giudicato, compenetrata quest'anno nel prodotto iniziale colla sola aggiunta di L. 15,000 al chilometro virtuale. Dal diverso modo di contabilizzare la nostra partecipazione nel traffico di quella linea risultò nel dodicesimo esercizio, in confronto del precedente, un minor provento di L. 217,000. Altro minor provento di L. 305,000 abbiamo sofferto pel passaggio, nel gennaio scorso, nella rete principale di vari tronchi delle linee di prima categoria Parma-Spezia e Battipaglia-Reggio. A queste due somme aggiungendo quella di L. 250 000 per minori sgravi, si hanno in complesso lire 772,000, che unite alle lire 1,212,400 di cui sopra, ci danno un totale di L. 1,984,400, ossia di L. 2,000,000, in cifra tonda, che bastano a spiegare tutte le difficoltà della passata gestione, indipendentemente dall'aumento di spesa.

E giacchè abbiamo fatto cenno delle due linee Parma-Spezia (chilometri 120) e Battipaglia-Reggio (chilom. 400), aggiungeremo che anche il loro esercizio, fatto per la prima volta in modo integrale e completo nel passato anno sociale, influì sulle risultanze meno favorevoli del nostro bilancio.

E però a sperare che l'avvenire riserbi un traffico più attivo almeno alla prima di queste due linee, e che il progressivo aumento di prodotti sul complesso della rete supplisca ai pesi dell'esercizio dei tronchi di poco reddito.

Il vostro Consiglio, in unione alla Direzione Generale, studia con diligenza le risultanze di questa serie di fatti che contemporaneamente si è aggravata sul nostro esercizio, e potete essere certi che non si risparmieranno sforzi per proporzionare le spese agl'introiti, limitando, per quanto sarà possibile, i servizi meno produttivi.

Servizio commerciale.

Il movimento delle merci in generale, efficacemente favorito dalle disposizioni che l'esperienza e la natura stessa dei trasporti consigliarono, ebbe anche nello scorso anno un notevole e confortante incremento.

Furono continuate, con risultati pratici e vantaggiosi, le trattazioni già in corso, sia col Governo, sia colle altre Amministrazioni ferroviarie in servizio cumulativo e di corrispondenza, per introdurre rilevanti modificazioni nella nomenclatura delle merci e nella parte dispositiva delle tariffe, nonchè per facilitare con prezzi speciali ridotti il trasporto di quei prodotti che per il loro basso valore commerciale o per ragioni di concorrenza avevano un movimento limitato o giacevano improduttivi.

Così pure si fecero notevoli varianti nelle tariffe speciali e locali, delle quali parecchie vennero estese a nuove località e ad altre merci, e si provvide inoltre per la rinnovazioue di quelle tariffe temporanee che l'esperienza delle passate gestioni aveva consigliato a prorogare.

Una maggiore estensione venne poi data ai servizi cumulativi e di corrispondenza, sia perchè se ne istituirono di nuovi, sia perchè in quelli già esistenti furono introdotte tutte le modificazioni che venivano man mano richieste dalle mutate condizioni del traffico in generale e dai nuovi rapporti colle ferrovie minori e colle Società di navigazione per lo scambio reciproco delle merci.

Di questa nuova condizione di cose, stabilita d'accordo colle altre grandi reti e colle secondarie, si avvantaggiò grandemente il commercio, il quale ebbe così facilitato l'inoltro dei trasporti, ed esteso il beneficio dell'applicazione delle tariffe più ridotte.

Lavori di completamento e d'assetto delle linee in esercizio.

Seguendo il sistema degli anni precedenti, vi esporremo brevemente quali siano le opere già iniziate o prossime ad esserlo, sia coi residui fondi della Legge del 1894, sia

cogli stanziamenti portati dalla Legge del 14 gennaio c. a., completando innanzi tutto le informazioni fornitevi nella relazione dello scorso anno rispetto a taluno dei lavori in essa enumerati. Secondando anche le viste del Governo, abbiamo concentrato i nostri sforzi nelle varie opere di miglioramento e d'ampliamento delle stazioni di Milano, senza pretermettere, ben inteso, tutto quanto concerne gli altri centri importanti ai quali affluisce il movimento del Porto di Genova, nonchè i lavori richiesti da esigenze di servizio e di traffico.

Nella stazione centrale di Milano fu condotto a termine l'impianto di nuovi binari, a nord del fabbricato uffici, pel servizio dei treni locali di alcune linee, e sarà quanto prima iniziato l'ampliamento dei fabbricati della G. V.

Sono poi in corso di studio i progetti per la costruzione di un sottopassaggio, che permetterà l'uscita dei viaggiatori in provenienza da alcune linee senza attraversare i binari sotto tettoia, e per la costruzione di apposito fabbricato ad uso della Posta, che permetterà di meglio sistemare i diversi uffici aventi sede in quella parte della stazione. Allo scalo di Porta Garibaldi sono assai avanzati i lavori di costruzione di un nuovo fabbricato uffici, onde adattare l'attuale a magazzino.

In corso d'approvazione è il progetto per l'impianto alla stazione di P. Sempione di un regolare e completo servizio merci a P. V., dal quale verrà sensibile sollievo allo scalo di P. Garibaldi.

Dei lavori ferroviari compresi nei provvedimenti per il Porto di Genova e per le linee d'accesso al medesimo, alcuni furono eseguiti o sono in corso; ma per quanto riguarda quelli nella stazione di Sampierdarena finora si è potuto incominciare soltanto l'impianto del nuovo servizio merci P. V. sull'area già Frova, attendendosi per gli altri lavori l'approvazione, le cui pratiche hanno corso meno sollecito di quanto speravasi a motivo delle molteplici difficoltà che s'incontrano da parte degli enti locali.

Sarà in breve ultimata la costruzione di nuovi binari a Novi S. Bovo.

Ora poi la Società sta alacremente occupandosi dello studio dei grandiosi progetti relativi al riordinamento generale del servizio ferroviario a Genova, in base alla convenzione intervenuta fra Governo e Municipio, riordinamento che comprende anche l'ampliamento dell'attuale stazione di Piazza Principe e la costruzione di quella definitiva a Piazza Brignole, da lunghi anni desiderata. Nella spesa occorrente per tali lavori dai quali ci ripromettiamo notevoli vantaggi, la nostra Società ha accettato di concorrere in una misura che il vostro Consiglio ha ritenuto equa.

Fra i lavori da eseguirsi nel biennio 1896-98, fu possibile comprendere il raddoppio di binario su parte della linea da Rho a Gallarate, sulle tratte da Monza a Camerlata e da Como a Chiasso, completando così il doppio binario fra Milano e Chiasso, la cui necessità è da tanti anni vivamente sentita. A questi lavori verrà posto mano non appena sarà intervenuta la regolare approvazione.

Ritiensi che potranno fra poco essere intrapresi gli ampliamenti d'alcune stazioni, fra le quali accenneremo quelle di Seregno, di Legnano, di Saliceto, di Baldichieri, di Strambino, di Sesto S. Giovanni, di Zoagli, di Quinto, di Pontedera.

Passando alle opere intese sia a completare le linee nuove, sia a consolidare le vecchie od a riparare i guasti per causa di forza maggiore, le cui spese stanno rispettivamente a carico del Fondo Costruzioni dello Stato o del 1 Fondo di Riserva, meritano speciale menzione la ricostruzione in muratura del viadotto d'Acquabona sulla Savona-Bra; la ricostruzione di alcuni anelli nella galleria di Valenza; scogliere ed altre opere di difesa lungo la Genova-Spezia; il consolidamento di alcune gallerie e la sistemazione di frane sulla linea Battipaglia-Reggio.

Non pochi poi, e taluni di grande importanza, sono i lavori eseguiti per ripristinare l'esercizio in seguito alle interruzioni causate dalle dirotte pioggie o dalle mareggiate dell'autunno 1896; ricordiamo fra essi quelli dovuti alla già citata interruzione della linea Roma-Pisa, per la caduta del ponte sul torrente Fiora, del quale sarà prossimamente ricostrutta la spalla sfasciatasi.

Fra i lavori ed i progetti riflettenti più specialmente la sicurezza e la regolarità del servizio, vi accenneremo l'attivazione già avvenuta del Block-System fra Milano e Rogoredo; quella del segnalamento cogli apparati di sicurezza nelle stazioni di Acqui e di Asti; la sistemazione di ponti, sia con opere di presidio contro possibili danni per piene, sia con opportuni rinforzi; e lo studio, già compiuto, del Block-System sulla linea succursale dei Giovi.

Dei diversi lavori, che anche nel decorso anno fummo costretti dalla deficienza dei fondi della Cassa per gli aumenti Patrimoniali ad eseguire alle condizioni dell'art. 101 del Capitolato, cioè con rimborso a prezzo di stima allo scadere dell'esercizio, nessuno merita speciale menzione, riflettendo essi provvedimenti necessari, ma di limitata importanza finanziaria.

Fra quelli invece eseguiti od in corso a carico della Società vi sono opere di difesa e riparazioni di danni su linee diverse che non poterono in tutto od anche solo in parte essere addebitate al 1° Fondo di Riserva, perchè non aventi tutti i caratteri all'uopo prescritti dal Capitolato d'esercizio; l'acquisto e lo spandimento di ghiaia per la massicciata lungo alcune tratte; la verniciatura di non poche opere metalliche, fra cui le grandi tettoie di Torino P. N. e di Luino ed uno dei grandi ponti sul Toce della linea Novara-Domodossola. (*Continua*).

I CANTIERI DI NICOLAIEFF

Il giorno 9|21 ottobre u. s. sono stati inaugurati i cantieri navali, officine di costruzione e fonderie di Nicolaieff.

Non insisteremo guari sulla cerimonia propriamente detta, consistente nella benedizione delle officine, seguita dall'inevitabile banchetto officiale, per occuparci sopratutto della descrizione delle officine.

Nulla di più pittoresco di questa vasta officina, decorata coi colori e colle armi nazionali russe e belghe, e dell'altare innalzato nel mezzo dei magazzini, ove quattro *pope* officiavano secondo il rito ortodosso russo. Questa cerimonia di benedizione è imposta per ogni officina nuova impiantata in Russia. L'operaio russo, religiosissimo ed anche superstizioso, non comincia mai il suo lavoro senza fare il segno della croce e senza pronunciare qualche orazione davanti l'immagine, l'*icone*, situata in un angolo dell'officina.

Se i direttori dimenticassero di far benedire e di mettere un'immagine in un'officina, gli operai si riunirebbero per comprarne una e farla benedire a spese comuni. La cerimonia religiosa d'inaugurazione consiste in un ufficio speciale, accompagnato da canti liturgici durante i quali le immagini sono benedette. Il clero, recandosi poscia in tutte le diverse officine, ne benedice i muri, le macchine, gli apparecchi, tutto ciò che racchiudono, invocando il cielo per la prosperità della Società.

Questi cantieri e queste officine, perfettamente distribuite, saranno di una grande utilità allo sviluppo industriale e marittimo di questa regione occidentale della Russia meridionale e del Mar Nero.

La località per questo impianto è stata scelta al confluente del Boug e dell'Ingoul, a fianco del *quai* di sbarco di Nicolaieff e ad una mezza versta dalla stazione ferroviaria; essa occupa un terreno di circa 59 ettari. Una rete completa è stabilita nell'officina, riuniente le officine fra di loro, raccordandole direttamente colla ferrovia, ciò che porta il suo sviluppo a 10 verste. Per questo servizio vi sono 4 locomotive, due grues a cavalletti giranti ed una a mano.

Le officine ed i magazzini sono stati distribuiti in modo da ridurre la mano d'opera al suo minimo, facendo se-

guire ad ogni lavoro dopo la sua fabbricazione un cammino regolare fino al suo compimento, al suo magazzinaggio e alla sua spedizione.

La trasmissione della forza in tutte le officine si fa elettricamente. In un fabbricato separato si trovano riuniti tutti i motori a vapore, elettrici, idraulici e ad aria compressa, destinati alla produzione della forza necessaria per tutte le officine.

Questa stazione contiene una sala delle caldaie con sei bollitori Babcoch e Wilcox. La sala delle macchine contiene: 1. cinque turbine Laval di duecento cavalli di forza accoppiate direttamente a delle dinamo Breguet a correnti continue ed a due induzioni di 250 volts; il loro accoppiamento permette dunque la produzione di corrente a 500 volts; 2. una tavola principale di distribuzione elettrica; 3. una macchina a triplice espansione sviluppante normalmente 450 cavalli ed occorrendo 650; 4. tre accumulatori, uno per 350 atmosfere, uno per 100 ed uno per 20; 5. un compressore di 150 cavalli per mandare l'aria compressa nei piloni; 6. una macchina soffiante per il servizio dei convertitori dell'acciaieria; 7. due pompe alimentari a vapore per le caldaie. L'acqua d'alimentazione delle caldaie è presa da un pozzo di 5 m. di diametro e l'acqua di condensazione al Boug con due pompe centrifughe potenti a dare 450 mc. d'acqua all'ora.

La fonderia meccanica di 70 metri di lunghezza sopra 30 metri di larghezza può fondere 10000 kg. all'ora. La fonderia d'acciaio delle stesse dimensioni dell'officina precedente è specialmente destinata al piallamento dei pezzi d'acciaio. Si conta di annettervi una fonderia di rame. L'officina dei modelli comprende 24 banchi di modellatori, due seghe, di cui una circolare, una piallatrice, una macchina per tagliare i piccoli pezzi di legno, 3 torni e i loro differenti accessori.

L'officina, di 70 metri di lunghezza sopra 30 metri di larghezza, comprende 30 fuochi di fucina e 30 forni soffiati da due ventilatori, azionati da dinamo, parecchi stampi per fucinare.

L'officina delle caldaie ha 80 metri sopra 110, la forza motrice necessaria è fornita da nove motori elettrici di 10, 15 e 30 cavalli. Essa è provvista di tutto il macchinario necessario cogli ultimi perfezionamenti.

La grande e bella officina di costruzione e montaggio ha una superficie di 100 metri sopra 70; essa comprende: Una galleria di montaggio di 110 metri per 20 con due ponti girevoli, l'uno di 50 e l'altro di 70 tonnellate e 7 gallerie di 50 per 15 metri. In una piccola galleria ove la mano d'opera è facilitata da una *grue* girevole di 2 1|2 tonnellate, vi sono l'aggiustaggio ed il piccolo montaggio; infine l'ultima parte contiene le macchine-utensili di precisione destinate alla preparazione, al mantenimento degli utensili, al compimento dei pezzi che esigono una precisione speciale. Questa grande officina, ove regna una distribuzione e un ordine perfetti, lascia al visitatore una grande impressione.

La scelta degli utensili sembra così pratica che si vede che ogni lavoro speciale è stato l'oggetto di uno studio che ha condotto a riunire in questa officina circa 200 macchine utensili fra le migliori che abbiano prodotto i costruttori russi, belgi, francesi, tedeschi, inglesi e americani.

Questa officina comprende ancora una segheria ed officina di falegnami, di 65 metri sopra 26, comprendente un macchinario completo; un essiccatoio, razionalmente impiantato, col suo riscaldamento a vapore stabilito alla base e la condensazione dell'aria umida al soffitto con una condotta di acqua fredda; un'officina delle vetture di 75 per 63 metri per il montaggio e la coloritura dei veicoli. Un ponte girevole di 10 tonnellate permette di innalzare un vagone terminato in un punto qualsiasi dell'officina senza che sia necessario per questo di far subire la menoma manovra agli altri veicoli in montaggio. Una fonderia di tubi che per le sue dimensioni e per il suo macchinario si avvicina molto alla fonderia meccanica.

I cantieri navali, non ancora terminati, ma abbastanza avanzati perchè si possa rendere conto della loro ampiezzza, comprenderanno un'officina di 3 gallerie di 20 per 60 metri.

Uscendo da una visita a Nicolaieff si sente la soddisfazione intensa che hanno avuto gl' ingegneri incaricati di fare i piani, di dare gli ordini, di fare grande, bello e nuovo.

Le vecchie officine che si tratta di ringiovanire non danno queste soddisfazioni intime all'ingegnere. Lo spazio qui è contestato, e i preventivi sono sempre discussi e ridotti.

È la lotta costante tra l'elemento amministrazione, che tiene i cordoni della borsa e l'elemento tecnico che vorrebbe scioglierli. In Russia dei capitali nuovi sono riuniti per fare del nuovo senza preoccupazione d'economia sugli impianti, poichè il successo, là, più che altrove, dipende dalla perfezione degl'impianti, successo nel presente per fabbricare bene, successo nell'avvenire per resistere agli sforzi d'una concorrenza che sorgerà là come altrove.

Un'officina modello!

Il sogno di quelli che in un'università hanno studiato, il sogno più lontano di quelli che assistono, come raramente si può realizzare, come raramente è dato di vederne intorno a sè nei nostri vecchi paesi!

E con quale soddisfazione si percorre questa parte della Russia quando non si ha che questa preoccupazione di ammirare lo sforzo tecnico che è stato realizzato, quando, inoltre, si può dire che questi monumenti dell'arte dell'ingegnere alla fine del XIX secolo sono stati fondati sopra un terreno industrialmente fertile, capace di rimunerare lo sforzo-capitale che ha permesso lo sforzo tecnico!

BIBLIOGRAFIA

Manuale pratico delle stime, di G. Capello (*Torino, Camilla e Bertolero, Editori*, L. 5).

Esaurita l'edizione del primo manualetto di stima, che trattava quasi esclusivamente *delle stime dei danni alla terra*, l'Autore presenta ora un lavoro più complesso in cui tratta della stima dei danni in generale, causati per motivi vari e di servitù.

Gli ufficiali dell'Esercito e gli impiegati delle varie Amministrazioni civili, gli ingegneri, i Segretari Comunali, troveranno in questo ottimo manuale un valido aiuto nella delicata materia di danni, espropriazioni, compra-vendita, ecc.

Molto opportunamente l'Autore ha fatto precedere al suo trattato di stima delle nozioni geologiche sui terreni, sulla loro composizione chimica e sulla coltivazione.

Il Manuale raggiunge perfettamente lo scopo che si prefiggono tali pubblicazioni, cioè di riassumere tutti gli elementi che occorrono nella pratica professionale.

Lo raccomandiamo perciò vivamente.

Tavole dei valori naturali di tutte le linee trigonometriche e delle ampiezze dell'angolo al centro per raggi da 250 m. a 2000 m., dell'ing. Iginio Muzzani (*Torino, Camilla e Bertolero, Editori*, L. 8).

Tutte le tavole logaritmico-trigonometriche contengono colonne di numeri, coi quali le interpolazioni si calcolano rapidamente.

Altrettanto non hanno le tavole dei valori naturali sinora pubblicate, le quali sono perciò di maneggio assai fastidioso.

Giacchè i valori naturali trigonometrici sono così largamente adoperati invece dei logaritmi, non parve opera inutile ricalcolarli a nuovo ed ordinarli in tavole che contenessero, a somiglianza delle logaritmiche, le colonne delle differenze, con cui il calcolo della parte proporzionale è ridotto ad essere della maggiore facilità.

A queste nuove tavole si sono aggiunte quelle degli angoli al centro, corrispondenti a date lunghezze d'arco per raggi determinati: con le quali pure si evitano lunghe operazioni aritmetiche.

Chiunque, il quale conosca anche soltanto i primi rudimenti di geometria piana, facilmente può mettersi in grado di saper profittare di queste tavole coi cenni che sono dati nello stesso libro intorno alle linee trigonometriche ed alla risoluzione dei triangoli rettangoli.

I vari metodi che vi sono indicati pel tracciamento delle curve circolari e la risoluzione di 24 problemi sulle stesse, potranno essere molto utili a chi specialmente fosse applicato a studi o costruzioni di Strade Ferrate.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Assemblea generale degli azionisti*).

Ieri, come abbiamo preannunziato, si tenne a Milano, sotto la presidenza del conte Sanseverino-Vimercati, l'assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, nella quale furono lette le due relazioni del Consiglio e quella dei Sindaci. Erano presenti 95 azionisti rappresentanti oltre 130 mila azioni.

L'Assemblea ha approvato ad unanimità le proposte di modificazioni allo statuto e quindi il bilancio 1896-97 ed il dividendo di L. 25 per azione; ha riconfermato i sei amministratori scadenti e nominato amministratore l'avv. Alessandro Marangoni in sostituzione del defunto comm. Pariani; ha riconfermato i sindaci effettivi e nominato sindaco supplente il marchese Luigi Malenchini in luogo dell'avv. Antonio Crispi.

Nel foglio odierno iniziamo la pubblicazione delle Relazioni del Consiglio d'Amministrazione.

Nella seduta che tenne dopo il Consiglio, fu riconfermato presidente il senatore Sanseverino, riconfermato il vice-presidente comm. Falcone, ed eletto a secondo vice-presidente, in sostituzione del compianto commendatore Pariani, il cav. Eugenio Pollone.

Furono nominati in seguito membri del Comitato i signori Villa comm. Achille, Visconti-Venosta nobile G. B., Rava comm. Enrico, Maraini comm. Clemente e Durazzo Pallavicini marchese Giacomo.

><

Gli Istituti di previdenza ferroviari.

Il 20 corrente si è riunita a Roma, sotto la presidenza del R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate, comm. Ottolenghi, la Commissione incaricata di studiare le norme pel definitivo assetto degli Istituti di previdenza ferroviari e quelle pel funzionamento dei nuovi Istituti che, a termine della legge 16 agosto u. s., devono essere creati pel personale assunto dal 1° gennaio 1897 in poi.

La Commissione, composta dei delegati dei Ministeri dei Lavori Pubblici, del Tesoro e di Agricoltura, Industria e Commercio, nonchè dei rappresentanti le tre Società ferroviarie, tenne sedute fino al giorno 24 compreso, e si è quindi prorogata ad epoca da determinarsi, ma certo prossima, affidando intanto ad una Sotto-Commissione tecnica alcuni altri studi di dettaglio.

><

I lavori alla Stazione Centrale di Milano.

Ci consta che il Ministero ha approvato il progetto del sottopassaggio nella Stazione Centrale di Milano; in conseguenza di che si appalteranno d'urgenza i relativi lavori.

Come è noto, si tratta di costrurre un passaggio sotterraneo che metta in comunicazione il fabbricato a Nord con quello a Sud, e che deve servire essenzialmente a dare passaggio ai viaggiatori in arrivo.

In origine, si erano progettati due sottopassaggi, uno per le partenze e l'altro per gli arrivi, ma, visto le ristrettezze dei mezzi disponibili, e considerato d'altra parte che era più urgente di provvedere al maggior pericolo dei viaggiatori in arrivo, si è deciso di dare la preferenza a questo.

Speriamo che fra non molto le finanze permetteranno di provvedere pure all'altro lavoro, sistemando così anche questa importante parte di servizi della Stazione Centrale di Milano.

><

Progetto di un sottopassaggio fra la stazione di S. M. Novella a Firenze ed i viali.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il nuovo progetto da essa concordato in linea tecnica anche col Municipio di Firenze, riguardante la sistemazione dell'attraversamento del viale Principe Umberto di detta città, fra la stazione di Santa Maria Novella ed i viali di quella città, mediante la costruzione di un sottopassaggio a due luci di m. 700 ognuna di apertura. La spesa totale necessaria per l'esecuzione di tutti i lavori considerati in progetto è preventivata in L. 198,750, di cui una parte, circa un terzo, dovrebbe porsi a carico dell'Amministrazione ferroviaria, ed il rimanente a carico del Comune di Firenze.

><

Ferrovia Albano Sant'Alessandro-Lovere.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dette parere favorevole al progetto di massima per la ferrovia da costruirsi da Albano Sant'Alessandro a Lovere (linea Bergamo-Brescia), di cui, nel n. 45, abbiamo esposto particolareggiato il progetto di massima, riservandosi di darne la concessione quando si presenterà il progetto definitivo.

><

Collaudo definitivo delle Ferrovie secondarie della Sardegna.

Sappiamo che il comm. ing. Vincenzo Crosa, R. Ispettore delle Strade Ferrate, venne dal R. Ispettorato generale incaricato del collaudo definitivo delle linee del 2° e 3° periodo delle Ferrovie secondarie Sarde e già trovasi dal 16 corrente in Sardegna per attendere a tale incarico.

Le linee del 2° periodo sono: 1. Sassari-Alghero; 2. Ozieri-Chilivani; 3. Isili-Sorgono; 4. Iglesias-Monteponi.

Le linee del 3° periodo sono: 1. Da Ozieri al punto d'incontro della linea Cagliari-Sorgono; 2. Da Ozieri al punto d'incontro della linea Macomer-Nuoro.

Tutte queste linee sono a scartamento ridotto di metri 0.95 eccettuata la Iglesias-Monteponi che è a scartamento ordinario di m. 1.440 e vennero concesse colla legge 22 marzo 1895, n. 3011 (serie 3ª) ed affidate per la costruzione e per l'esercizio alla Società Italiana per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna costituita con un capitale di L. 15,000,000 in azioni.

La durata della concessione è di 90 anni e scadrà al 20 giugno 1976.

Le curve in generale non hanno un raggio minore di m. 100. La pendenza non eccede il 30 0[00.

Tali linee vennero costrutte dall'Impresa Giovanni Marsaglia seguendo il tracciato fatto dall'ing. Emilio Olivieri e vennero aperte all'esercizio parte nell'anno 1888 e parte nell'anno 1889.

><

Associazione Tramviaria Italiana.

Il Comitato direttivo dell'Associazione Tramviaria Italiana ha, in sua seduta del 20 corrente mese, riconfermati in carica i signori:

Comm. ing. Giuseppe Bianchi, *presidente;* cav. ing. Enrico Radice, *vice-presidente;* I. Grandmoulin, *segretario-tesoriere* ed il signor ing. cav. G. Maes, direttore della ferrovia di Valle Seriana e della tramvia Bergamo-Soncino, quale *segretario generale*, in sostituzione del signor cav. ing. G. G. Kessels, finora Direttore dei Tramways a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona, Console generale dello Stato indipendente del Congo e rap-

presentante in Italia della Società generale di Ferrovie economiche, il quale essendo stato chiamato a dirigere quest'ultima Società nel Belgio, dovrà prossimamente lasciare l'Italia.

Mentre deploriamo la partenza dall'Italia dell'ingegnere Kessels per il quale professiamo grande considerazione, ci rallegriamo coll'ing. Grandmoulin che lo sostituirà quale Direttore delle Tramvie interprovinciali.

><

Provvedimenti per concessioni speciali pei trasporti di merci in ferrovia.

1. È stata rinnovata per un altro anno, e senza modificazioni, a partire dal 1° ottobre p. p., la concessione a favore della Ditta Bezzi-Righini e Lattuada, pel trasporto di cascami di sughero da Milano a Trieste e Mödling;

2. La concessione Fratelli Selve per il trasporto di rame e di ottone, in partenza da Donnaz, è stata rinnovata per un altro anno, a partire dal 6 dicembre p. v., alle stesse condizioni della convenzione tuttora vigente;

3. È stata rinnovata per un altro anno, e senza modificazioni, la concessione già accordata alla Ditta Favella per i suoi trasporti di sale da Milano a Monza;

4. La concessione, di cui fruiva la Società delle Miniere sulfuree Albani, per il trasporto di zolfo, è stata rinnovata alle identiche condizioni per un altro anno, ammettendo fra le località di destinazione le stazioni della nuova linea Rezzato-Vobarno;

5. È stata rinnovata per un altro anno, senza alcuna modificazione, a partire dal 1° ottobre p. p., la concessione, di cui fruiva la Ditta Laquai e Comp., per i suoi trasporti di sansa vergine;

6. La concessione, di cui fruiva la Ditta A. Escoffier figli, di S. Remo, per i suoi trasporti d'olio d'oliva dalle Calabrie alla Liguria, è stata rinnovata per un altro anno, a partire dal 15 ottobre u. s., estendendola ai trasporti in partenza da stazioni comprese fra Ferrandina e Metaponto.

><

Ferrovia Solmona-Isernia.
(Biglietti di andata e ritorno).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha preso la decisione di dare maggiore estensione alla corrispondenza con biglietti di andata e ritorno sulla linea Solmona-Isernia allo scopo di agevolare i rapporti fra le popolazioni interessate e limitare la concorrenza che viene fatta alla ferrovia medesima da altri mezzi privati di trasporto.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Gare aggiudicate).

Il giorno 11 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ha avuto luogo il dissuggellamento delle schede di offerta relative alla gara per i lavori di ampliamento del fabbricato pel rifornitore nella stazione di Mignanego, lungo la ferrovia Torino-Genova. Le Ditte invitate alla gara furono 7; le concorrenti 6. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Risso Matteo di Genova, col ribasso del 16.17 0[0 sui prezzi della tariffa.

Il 12 corrente mese, in Milano, presso la stessa Direzione Generale, ebbero luogo le seguenti tre gare a licitazione privata, per l'acquisto di assi montati, di molle a spira ed a balestra per carrozze:

1. Gara per la fornitura di 113 ruote montate su assi da 12 tonnellate (classe 28), per carrozze. Vennero invitate alla gara 15 Ditte estere, delle quali solo 7 concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Bochumer Verein, di Bochum, al prezzo di L. 29 al quintale, consegna degli assi montati a pieno transito;

2. Gara per la fornitura di 226 molle di sospensione a balestra di vari tipi, per carrozze, del peso totale approssimativo di chilogrammi 27,964. Alla gara furono invitate 11 Ditte estere, delle quali 8 hanno presentato offerta. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Peldiutte Tiegelgusstahl F.le, di Vienna, al prezzo per quintale di L. 52.50, consegna della merce a Milano, Porta Garibaldi;

3. Gara per la fornitura di 340 molle a spira, tipo *b*, di trazione e repulsione, per carrozze, del peso totale approssimativo di chilogrammi 6120. Vennero invitate alla gara due Ditte, che entrambe concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, al prezzo di L. 50.45 al quintale, consegna delle molle a Sestri Ponente.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 3780 occorrente per provvedere alla sostituzione con sbarre in ferro o con cancelli normali in ferro alle catene di chiusura di n. 14 passaggi a livello fra le stazioni di *Napoli e di Salerno*;

2. Il progetto per la costruzione di cunette in vicinanza del casello al chilometro 6.751.94 e dell'attiguo passaggio a livello, lungo la linea da *Eboli a Reggio.* Spesa occorrente L. 550;

3. Il preventivo della spesa di L. 2815 occorrente per provvedere ai lavori di ricostruzione della spalla Ormea del ponticello in ferro situato sul Rio S Giorgio, alla progressiva 32.944 86 della linea da *Ceva ad Ormea*, fra le stazioni di Trappa e di Ormea;

4. La proposta di provvedimenti intesi a impedire la caduta sulla ferrovia di massi pericolanti sulla costa del Monte Cocuzzo, tra i chilometri 368.396-368.302, tra la stazione di Bagnara e la fermata di Favazzina, della linea *Battipaglia-Reggio.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 15,000;

5. Il preventivo della spesa di L. 360 occorrente per provvedere al prolungamento di due fosse di espurgo esterne alla rimessa nel deposito locomotive a *Savona-Letimbro;*

6. La proposta di lavori di riparazione saltuaria delle murature di rivestimento della galleria di Chioso, presso Moncalvo, sulla linea *Castagnole-Asti-Mortara*, con annesso preventivo di spesa di L. 2700;

7. Il preventivo della spesa di L. 400 occorrente per la esecuzione di lavori di sistemazione del piazzale esterno della stazione di Tortona nella linea da *Genova a Tortona;*

8. Il preventivo della spesa di L. 2600 occorrente per provvedere al completamento del rivestimento murario della falda a monte dell'argine al chilom. 326.038 fra le stazioni di Joppolo e di Nicotera, nella linea da *Battipaglia a Reggio;*

9. La proposta per l'impianto di una bilancia a ponte, a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate, nella stazione di Ottaiano, della linea *Cancello-Castellamare-Gragnano.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6800;

10. La nuova proposta di spesa di L. 5800 per la esecuzione dei lavori occorrenti per aumentare la potenzialità delle *Officine di Pinerolo;*

11. La proposta delle opere necessarie per provvedere alla sistemazione di cucine, tetti e grondaie nei fab-

bricati del tronco Sant'Eufemia-Marcellinara, nella ferrovia da *Sant'Eufemia a Catanzaro*, con annesso preventivo di spesa di L. 6300;

12. Il preventivo della spesa di L. 2500 per la sostituzione di legname nelle armature dei ponti Gorasella e Crespi, lungo la ferrovia *Roma-Pisa*.

><

Ferrovia Bari-Locorotondo.

(*Proposta di variante*).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvata una proposta di variante, denominata di Noicattaro, nella ferrovia da Bari a Locorotondo, nonchè i piani generali delle stazioni e delle case cantoniere della linea stessa.

><

I biglietti ad itinerario combinabile e la stazione di Livorno.

Ci scrivono da Livorno che quel Municipio ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici le istanze fatte dalla locale Camera di Commercio, perchè anche la stazione di Livorno sia ammessa a fruire direttamente dei benefizi accordati per i biglietti ad itinerario combinabile, per quelli di viaggi circolari combinati e per quelli di andata e ritorno pure combinati.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto di apparecchi di segnalamento a protezione del passaggio a livello al chilometro 201.180 della linea *Milano-Venezia*. Spesa preventivata L. 3160;

2. Il contratto stipulato colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per la fornitura di ruotaie d'acciaio, e cioè: 200 da m. 12 del modello n. 2 ex-Alta Italia; 2950 da m. 12 del modello meridionale, e 50 da m. 11.94 pure del tipo meridionale;

3. La proposta per l'acquisto di una benna automatica per lo scarico dei cereali e di tre benne rovesciabili per lo scarico dei minerali in piccoli pezzi, per la *Stazione Marittima di Venezia*, con annesso preventivo di L. 1300;

4. La proposta per la costruzione nelle officine del materiale mobile in *Firenze* di una fossa per la visita delle vetture lunghe destinate ai treni diretti. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 8000;

5. La proposta per il prolungamento e per l'allacciamento dell'attuale binario tronco col binario di corsa, per la costruzione di un magazzino per le merci e per l'impianto di una stadera a ponte della portata di 20 tonnellate, nella stazione di Capriolo, lungo la ferrovia da *Palazzolo a Paratico*, con annesso preventivo di spesa di L. 9960;

6. La proposta per l'esecuzione di alcuni lavori di sistemazione degli impianti relativi al servizio merci in stazione di Este, lungo la ferrovia da *Legnago a Monselice*. Spesa preventivata L. 2250;

7. Il progetto per la sistemazione del servizio dei viaggiatori e della Valigia Indiana alla stazione di *Brindisi-Porto*, in relazione al progetto di costruire alla Sanità Marittima una nuova banchina. La spesa che si presume necessaria per far luogo ai provvedimenti considerati in progetto ammonta a L. 60,000, escluso il valore dei materiali metallici di armamento computato in L. 9121.72. Le opere comprese in progetto sono: due piccoli fabbricati, da adibirsi, l'uno pel servizio del telegrafo e dei bagagli, e l'altro pei cessi; due pensiline metalliche per la copertura di due tratti di marciapiede di accesso ai treni; una tettoia trasversale metallica per la copertura del tratto centrale del marciapiedi predetto, dell'intervallo fra i due fabbricati e di un tratto esterno fino in prossimità alla nuova banchina a costruirsi; un regolare marciapiede lastricato; una chiusura formata di cancellata metallica sovrapposta a muretti; impianto d'un binario che raggiunga la nuova banchina e si prolunghi su di essa, onde poter effettuare il trasbordo diretto dai piroscafi ai vagoni ferroviari e viceversa dei sacchi della Valigia Indiana;

8. La proposta per munire di persiane le finestre del piano superiore del fabbricato viaggiatori delle stazioni di Marradi, San Martino, San Cassiano e Brisighella, nella ferrovia da *Firenze a Faenza*, con annesso preventivo di L. 4300.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato il parere che il progetto presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per i lavori di allargamento del viadotto di Sampierdarena e di rialzamento della linea della Coscia, possa essere approvato, e che l'approvazione debba valere agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, anche per quanto concerne l'esecuzione delle opere accessorie nell'interesse del Comune di Sampierdarena, fissandosi il termine di tre anni per l'ultimazione dei lavori e per il compimento delle pratiche relative alle espropriazioni. Il progetto in questione considera una spesa complessiva di L. 738,000.

Il Consiglio di Stato:

Ha manifestato il parere che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto compilato dalla Mediterranea per la sistemazione degli scoli delle scarpate e delle chiusure nella stazione di Arce, lungo la ferrovia da Avezzano a Roccasecca, assegnando il termine di due anni per il compimento delle opere, il cui importo è preventivato di L. 9300;

Ha ritenuto che possano essere approvati: un progetto per l'ampliamento delle banchine fra i due moli della Dogana e dei Magazzini generali nel porto di Ancona, ed un atto di sottomissione del 10 agosto p. p. dell'Impresa Sani-Gagliardi per l'esecuzione del progetto medesimo *à forfait*.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici è stato approvato il nuovo Capo XVII delle tariffe e condizioni pei trasporti, riguardanti il servizio cumulativo traverso lo stretto di Messina, e contenente le norme pel trasporto delle merci pericolose e nocive, in conformità alla proposta presentata dalla Mediterranea, a nome e per conto anche dell'Adriatica e della Sicula.

—

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, su proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, è stato disposto che il bestiame equino da macello possa essere scaricato al binario del Testaccio anzichè in stazione di Roma-Termini, verso pagamento delle

tasse già stabilite nella nota (2) dell'articolo 88 delle tariffe, alla quale viene conseguentemente fatta la relativa aggiunta.

—

Con altro recente decreto dei predetti Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato disposto che la tariffa eccezionale n. 1005, piccola velocità, per i trasporti di acqua dolce potabile, la cui validità dovrebbe scadere col 30 novembre 1897, sia prorogata, in via di esperimento, per un altro anno, e cioè a tutto il 30 novembre 1898, come da proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali.

—

Con tre recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato disposto quanto segue:

1. La tariffa locale n. 224, piccola velocità, è stata estesa, limitatamente al percorso sulle grandi reti, anche ai trasporti in partenza dalle stazioni della linea da Rezzato a Vobarno, a partire dal 1° ottobre del corrente anno, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione dell'Adriatica d'accordo colla Mediterranea. La detta tariffa riguarda i trasporti di minerali metalliferi e di metalli greggi;

2. La validità della tariffa eccezionale n. 1006, a piccola velocità, pei trasporti di lignite e formelle di lignite, che dovrebbe scadere col 31 dicembre del corrente anno, viene prorogata, in via di esperimento, per altri due anni, e, cioè, fino al 31 dicembre 1899, giusta la proposta presentata dall'Adriatica d'accordo colla Mediterranea;

3. È approvato il progetto di aggiunte alla tariffa speciale n. 107 (materie tessili), mercè il quale si potrà raggiungere il peso minimo di 5 tonnellate col carico misto delle merci comprese nella tariffa stessa e segnate con due asterischi (**), sebbene appartenenti a diverse serie, giusta la proposta presentata dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula.

—

Siamo informati che l'Amministrazione Ferroviaria ha disposto che alle spedizioni da Milano, Monza, Seregno e Piacenza per Napoli, percorrenti la via Bologna-Solmona-Isernia, sarà applicata la tariffa locale n. 410, piccola velocità, la quale sarà anche estesa per le spedizioni suddette alla via Parma-Sarzana, quando la medesima sarà abilitata completamente al servizio merci a piccola velocità.

—

È stata prorogata la concessione a favore della Società delle Olierie e Saponerie di Bari per i suoi trasporti di sansa, con decorrenza dal 1° dicembre p. v. al 15 settembre 1898.

><

Rete Mediterranea.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 1° ottobre 1897:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	42	—	42
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	154	—	154
con un asse portante	»	352	—	352
a sei ruote accoppiate	»	498	2	500
a otto ruote accoppiate	»	188	—	188
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	N.	59	—	59
a sei ruote accoppiate	»	16	—	16
locomotive-*tenders* per manovre	»	10	—	10
Totale locomotive	N.	1319	2	1321

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.2305; in costruzione 0.0003; totale 0.2308.

II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni, e break con letti	N.	53	—	53
di 1ª classe A, Ab, Ac	»	488	—	488
di 2ª classe B, Bb-Bc	»	716	—	716
miste di 1ª e 2ª classe AB, ABc	»	457	—	457
di 2ª e di 3ª classe col compartimento per la posta BU	»	50	—	50
di 3ª classe e cellulare C	»	1663	—	1663
miste di 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABC	»	11	—	11
di 4ª classe E	»	12	—	12
ridotte per pacchi postali U	»	48	—	48
(per servizi economici):				
di 1ª classe As	»	29	—	29
di 2ª classe Bs	»	53	1	54
miste di 1ª e 2ª classe ABs	»	49	—	49
di 3ª classe Cs	»	130	—	130
di 3ª classe con compartimento bagagli CDs	»	23	—	23
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	1	—	1
Totale carrozze	N.	3783	1	3784

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.6606; in costruzione 0.0001; totale 0.6607.

III. *Bagagliai:*				
ordinari D	N.	952	—	952
con compartim. per la posta	»	—	—	—
Totale bagagliai	N.	952	—	952

Proporzione per ogni km. di strada: in servizio 0.1662; in costruzione 0; totale 0.1662.

IV. *Carri:*				
scuderia G	N.	90	—	90
per piccolo bestiame T, Tl	»	60	—	60
per merci, coperti H, Hm	»	3254	—	3254
per merci e bestiame, coperti Hb, HBd, HBp	»	9325	—	9325
per merci, scoperti:				
a sponde alte L	»	6466	—	6466
a sponde basse M, Nt, Nf, Ntf	»	2466	—	2466
a sponde basse con bilico NBt, NBtf, NBo	»	693	—	693
senza sponde No	»	90	—	90
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) R, Rv, W, Y	»	195	—	195
per acidi O	»	10	—	10
per terra e ghiaia Q	»	401	—	401
per gaz GA	»	12	—	12
spazzaneve Z	»	63	—	63
con sagoma per visita gallerie V	»	2	—	2
con attrezzi di soccorso K	»	49	—	49
con grue X. (Questi carri fanno parte del materiale d'esercizio)	»	—	—	—
diversi P, M	»	47	—	47
Totale carri	N.	23223	—	23223

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 4.0557; in costruzione 0; totale 4.0557.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Domenica scorsa, a Milano, sotto la presidenza del conte Giberto Borromeo, si riunì il Comitato per il Valico del Sempione.

Fu data lettura della relazione del lavoro compiuto dalla Presidenza e sullo stato della questione in Italia ed in Isvizzera. Da questa comunicazione risulta che le sovvenzioni dei Cantoni Svizzeri al traforo del Sempione, sono quasi tutte già votate, e quelle delle provincie e città italiane raggiungeranno la somma di tre milioni, in luogo dei quattro previsti dal trattato. La relazione si occupa pure dell'azione spiegata dal Governo svizzero, per far sì che i lavori del nuovo valico ferroviario possano incominciare il più presto possibile.

Dopo lunga discussione fu approvato ad unanimità l'ordine del giorno proposto dagli on. Casana e Curioni:

« Il Comitato, preso atto delle comunicazioni fatte dalla Presidenza, mentre si compiace del risultato già ottenuto presso gli Enti interessati, delibera che al fine di rimovere gli ultimi ostacoli, la Presidenza informi il Governo dello stato delle cose, insistendo presso il medesimo affinchè prenda i provvedimenti che crederà più opportuni per indurre gli Enti stessi a completare il contributo di quattro milioni ».

— *Lo Stato di Neuchâtel al Sempione.* — Il Consiglio di Stato di Neuchâtel ha presentato al Gran Consiglio il seguente progetto di decreto legislativo:

1. Assicurazione per parte dello Stato di Neuchâtel di un sussidio di fr. 1,250,000 a favore del traforo del Sempione;

2. Vendita alla Compagnia della Giura-Sempione, per il prezzo di 1 milione, dei diritti di riscatto posseduti dal Cantone di Neuchâtel.

Il Gran Consiglio rimise questo progetto di decreto ad una Commissione di 11 membri.

Il concorso del Municipio di Alessandria. — Dalla Giunta Comunale di Alessandria venne nominata una Commissione, nelle persone degli assessori ing. Bistolfi, ing. Leale, ing. Rogna, deputato; Pavese geom. Giuseppe, Poggio Francesco ed Amelotti geom. Vittorio, per studiare proposte del Comitato pel nuovo valico ferroviario del Sempione, circa il concorso degli enti interessati.

— *Il concorso del Municipio di Genova.* — La Commissione istituita dalla Giunta Municipale di Genova per esaminare la domanda di concorso del Municipio nella spesa per il valico del Sempione, ha formulate le seguenti proposte le quali, ove siano approvate dalla Giunta, dovranno essere presentate al Consiglio Comunale:

1. Che il Municipio di Genova concorra alla spesa del valico del Sempione mediante il pagamento di L. 750,000 da farsi per una volta tanto e senza interessi alla Compagnia Jura-Simplon concessionaria della costruzione ed esercizio di detta ferrovia per la Convenzione stipulata col Governo Italiano li 12 febbraio 1896 a seguito del trattato fra l'Italia e la Svizzera delli 25 novembre 1895, alle condizioni ed entro quei termini che saranno concordati dalla Giunta municipale, e da non scadere possibilmente prima dell'apertura della linea all'esercizio; ritirando in corrispettivo della detta somma altrettante azioni di sovvenzione godenti dei diritti di cui nella fattaci offerta;

2. Di instare presso il Governo Italiano perchè nella designazione dei quattro Delegati che dovranno far parte dell'Amminisirazione Jura-Simplon a norma dell'art. 17 del trattato e 6 della Convenzione riservi al Municipio di Genova la facoltà di indicargli uno dei detti Delegati.

3. Di instare pure presso il Governo affinchè prenda colla Società delle Ferrovie del Mediterraneo gli accordi che possono occorrere, sia per prestare un concorso conveniente alla Impresa del valico del Sempione, in quanto lo stesso sia ancora necessario onde determinarne l'attuazione; sia per ottenere che il porto di Genova abbia nei servizi ferroviari parità di trattamento cogli altri porti italiani;

4. Far voti infine presso lo stesso Governo di adoperarsi perchè la tariffa del Sempione abbia a seguire gli eventuali ribassi che possano venire effettuati sulle linee concorrenti per sopraffarla.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 novembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,609,244.38, con un aumento di L. 52,530.55 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1897 si ragguaglia a L. 53,689,047.59, presentando un aumento di L. 685,127.57 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1897.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 362,738, con un aumento di L. 1821 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1897 ammontano a L. 3,758,641, con un aumento di L. 192,378 sull'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Venne presentato invito al Consiglio di Stato per intavolare pratiche coi Governi dei Cantoni della Svizzera orientale, affine di promuovere la costruzione della ferrovia Biasca-Coira, passando per Lugo Magno.

La nuova ferrovia allaccierebbe la rete del Gottardo alla rete dell'Unione Svizzera.

— *Ferrovia sulla Jungfrau.* — L'esercizio del nuovo tronco di ferrovia al ghiacciaio della Jungfrau si aprirà nella prima quindicina di luglio.

Il lavoro fu assunto dal banchiere Gayer Zeller il quale cede l'impresa al prezzo preventivo di 9 milioni di franchi ad una Società per azioni.

È prossima l'apertura della sottoscrizione per azioni.

Ferrovie Francesi. — *Linea dal Rodano al Monte Cenisio.* — È stato presentato alla Camera dei Deputati un progetto di legge per l'approvazione di una convenzione passata tra i Ministri dei Lavori Pubblici e la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée per l'incorporazione della linea dal Rodano al Moncenisio nell'insieme della rete principale.

La linea, attualmente ad un solo binario, sarà raddoppiata sul percorso dal Rodano a Modane. Sono chiesti 21 milioni a questo scopo. Inoltre, una somma di circa 1,750,000 franchi è giudicata recessaria per effettuare diversi lavori reclamati dalle popolazioni interessate. Sarà lo Stato che dovrà fornire i 22,500,000 franchi necessari al compimento della linea, la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée incaricandosi di liquidare essa stessa il servizio del prestito Vittorio Emanuele.

Ferrovie Tedesche. — *Il disastro alla stazione di Potsdam.* — Riceviamo da un Ispettore delle Ferrovie Tedesche la seguente relazione sul grave disastro avvenuto alla stazione di Potsdam, la quale prova ancora una volta la insufficienza del freno a vuoto:

« *Charlottenburg, 16 novembre 1897.*

« Quest'oggi, alle cinque e mezza pom. circa, mentre il treno di circonvallazione Sud entrava nella stazione di Potsdam, il freno a vuoto non ha funzionato ed il treno che correva a velocità, urtò violentemente contro i respintori fissi di capo linea e, frantumandoli, andò a battere contro il muro all'estremità della stazione.

« La prima vettura venne sollevata dalla spinta delle vetture posteriori e rovesciata sulla locomotiva, causa per cui questa è stata completamente sfasciata, ed i due veicoli susseguenti si schiacciarono l'uno contro l'altro. Il macchinista rimase morto sul momento ed il fuochista morì poco dopo. Quando arrivai sul luogo del disastro, trovai dei personaggi del Ministero e delle Autorità ferroviarie occupati ad appurare i fatti che avevano causato l'avvenimento.

« Secondo le affermazioni dei guardafreni, il freno funzionava regolarmente alla stazione precedente (Schoeneberg), e poichè il personale della locomotiva è morto e la macchina frantumata, la vera causa del mancato funzionamento del freno a vuoto non potrà facilmente venire accertata. Qnesto disastro condurrà con tutta probabilità alla decisione di *togliere il freno a vuoto* dal materiale rotabile delle linee della « Berliner Stadtbahn ».

Ferrovie Serbe. — *Un grandioso progetto.* — Telegrafasi alla *Politische Correspondenz* da Belgrado avere il Governo serbo nominata una Commissione incaricata dei lavori preliminari per la costruzione d'una ferrovia trasversale, nonchè della rete completa di ferrovie vicinali per oltre mille chilometri.

Ferrovia transiberiana. — *Il ritardo dei lavori.* — Le inondazioni ritardarono i lavori di tracciamento delle ferrovie siberiane. In certi punti le piene distrussero i lavori già fatti.

Occorrerà un biennio per riparare ai danni. Sarà impossibile ultimare le ferrovie entro il sessennio come credevasi.

— Ecco intanto la situazione dei lavori secondo le *Verordnungs Blatt fur Eisenbahnen und Schiffahrt:*

I. — *Sezioni provviste di superstruttura:*

a) Tscheljabinsk (Caucaso), Krasnojarsk-Ienissei, sopra una lunghezza di 2240 chilometri;

b) Diramazione di 424 chilometri partente da Wladivostock e dirigentesi verso il nord nell'interno.

II. — *Sezioni in cui l'infrastruttura è terminata:*

c) Tra il lago Baïkal e la sezione finale della linea principale, sopra 1700 chilometri circa;

d) Tra il lago Baïkal ed il fiume Amour, sopra una lunghezza di circa 700 chilometri.

Ferrovia di Terranuova. — Il 22 settembre scorso sono state collocate le ultime rotaie di una strada ferrata di 547 miglia, che va da Sain-John (costa orientale) a Port-aux-Basques, all'estremità sud-ovest dell'isola, a 50 miglia dal Capo Breton.

Il compimento di questa linea è un avveuimento d'una reale importanza nella storia non solo della colonia, ma anche di tutta l'America del Nord Britannica.

Uno *steamer-bac* supererà in sei ore la distanza da Port-aux-Basques a Sydney (Capo Breton), braccio di mare chiamato lo stretto di Cabot.

Sydney, termine della ferrovia intercoloniale, diverrà anche la testa di linea per i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra per Terranuova, diretti al Canadà o agli Stati Uniti.

La linea da Saint-John a Port-aux-Basques è a via stretta (3 piedi e 6 pollici) assai ben costruita. Il tragitto vi è effettuato in 24 ore. I treni saranno provvisti di *sleeping-cars* e di *wagons-restaurants*. Graudi alberghi saranno costruiti su diversi punti della linea, gli abitanti, fidando di veder numerosi *touristes* recarsi a visitare la loro isola, come fanno da dieci anni per l'isola del Capo Breton.

Dalla linea principale si distaccano tre ramificazioni, l'una di 29 miglia per Brisus, Harbour Grace e Carbonear, un'altra di 26 miglia per Placentra, una terza di 12 miglia per la baia di Nôtre-Dame. La rete comprende dunque 614 miglia, costando L. s. 9,594,000, in ragione di 15,000 per miglio.

Ferrovie del Transvaal. — Il *Times* ha da Johannesburg: Kruger pronunziò un discorso condannando il progetto di riscatto delle ferrovie da parte dello Stato.

Notizie Diverse

Il telefono fra Torino e Milano. — I lavori per l'impianto della linea telefonica fra Torino e Milano procedono alacremente; il filo di comunicazione è già disposto da Milano fino a Bianzè e si spera che raggiungerà Torino entro il mese di dicembre.

Un sindacato per le cave di granito del Ticino. — A Bellinzona si sta organizzando la costituzione di un sindacato per le cave di granito del Ticino, i cui operai sono in gran parte italiani.

Fu già formato un sindacato per le cave di Valle Verzosa Si cerca, inoltre, di estendere l'istituzione dei sindacati nelle Valli Riviera e Leventina.

Gru elettro-magnetiche. — Nelle officine Sandycroft, in Inghilterra, si sono fatti i primi esperimenti di gru elettro-magnetiche per la sollevazione dei carichi di ferro e d'acciaio. In queste, il gancio ordinario, che ha bisogno dell'impiego sussidiario di corde, catene, ecc., è sostituito dall'elettro-calamita, la quale si applica ai blocchi di ghisa, alle sbarre di ferro, ecc., e le mantiene nella posizione voluta finchè la corrente dura. L'intera macchina si muove con una facilità straordinaria. Quando la massa metallica è arrivata al punto in cui deve essere deposta, l'operaio interrompe la corrente col mezzo di un commutatore, e la calamita lascia la sua preda, ritorna al punto di partenza, prende un nuovo blocco e va a deporlo, senza rumore, accanto al primo, e così di seguito, tanto rapidamente, che nelle prove fatte tre uomini, in un quarto d'ora, caricarono a tutto agio, col mezzo di tal gru, ciò che sei uomini non poterono in un'ora, e a prezzo di una enorme fatica.

Una gru elettro-magnetica di questo sistema è stata impiegata al carico e allo scarico di massi d'acciaio pesanti fin due tonnellate, mediante una corrente di 5 ampère e mezzo e 110 volt.

Si sono date alla calamita tutte le forme volute dagli usi che se ne devono fare, ed anche forme molto oblunghe, per poter arrivare al fondo delle casse o degli scompartimenti.

Quanto al peso dell'elettro-calamita, tutto ciò che finora si può dire, è ch'esso non deve essere rigorosamonte proporzionale a quello degli oggetti da sollevare. Del resto, la sola esperienza potrà dare in proposito regole certe.

Oltrechè al sollevamento di oggetti metallici, si è provato di applicare tali gru anche a sollevare colli di altro genere. A tal fine, bastò collocare tra i due poli della calamita un gancio simile ai ganci ordinari, ciò che permette di maneggiare i carichi, ai quali non si può applicare direttamente la calamita.

Queste gru presentano però un grave pericolo di disastri, nel caso che venisse ad interrompersi la corrente elettrica mentre la calamita tiene in aria il carico. Ma è da sperarsi che l'inventore dell'ingegnosa macchina, il dottore N. S. Ketch, saprà perfezionarla in modo che tale pericolo sia evitato.

Il commercio della Gran Brettagna. — Anche nello scorso ottobre gli scambi commerciali della Gran Brettagna con l'estero segnarono una sensibile depressione in confronto al mese corrispondente del 1896; per la qual cosa è andata crescendo sempre più la diminuzione, nell'insieme del movimento, nei primi dieci mesi del 1897, come apparisce dalle cifre seguenti:

	Gennaio-ottobre 1897	Differenza sul 1896
Importazioni. . Ls.	368,786,826	+ 12,936,321
Esportazioni. . »	195,274,228	— 6,065,029

Soltanto il commercio di transito, ossia la riesportazione dalla Gran Brettagna delle merci importate, segna un aumento abbastanza notevole, cioè di Ls. 4,380,498 sopra un valore totale di Ls. 50,615,693.

Guardando al dettaglio delle esportazioni di prodotti inglesi, troviamo che la diminuzione riguarda principalmente i filati e tessuti, che segnarono in meno milioni 8.3 di lire sterline, corrispondenti al 9 0|0 di perdita rispetto all'anno precedente; le confezioni, le macchine ed i prodotti diversi presentano anche diminuzioni di minor conto, che vanno nell'insieme a milioni 1.2.

Soltanto le materie prime, tra cui, specialmente, i carboni fossili, segnano un aumento di esportazione di quasi 2 milioni; poi i metalli e ferri lavorati, eccetto le macchine, e i prodotti chimici segnano pure aumenti di minor conto.

L'industria del ferro in Germania. — L'Associazione germanica degli industriali del ferro e dell'acciaio ha pubblicato la statistica riguardante l'importazione ed esportazione, nel 1896, degli oggetti in ferro ed acciaio, comprese le macchine. I paesi coi quali la Germania ebbe gli scambi sono in numero di 63.

La statistica suddetta è accompagnata da un prospetto della produzione e consumo, per ogni abitante, nei più importanti paesi produttivi. Eccolo:

	Produzione della ghisa Kg.	Consumo del ferro Kg.
Germania	121.5	91.8
Inghilterra	220.8	116.4
Francia	60.6	55.7
Austria	24.4	29.1
Belgio	143.5	79.1
Russia	10.7	18.9
Stati Uniti	121.5	118.8

La Germania ha prodotto tonn. 6,342,000 di ghisa. La sua importazione (macchine e oggetti in ferro calcolati in ghisa), si è elevata a tonn. 528,000: l'esportazione ha assorbito 2,106,000 tonn., ed il consumo interno è stato di 4,764,000 tonn.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 26 novembre). — Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente, per fornitura di 17,100 arpioni in ferro omogeneo per armamento;

Colla Ditta Dufour e Bruzzo di Genova, per fornitura di chilogrammi 60,000 di lamiere di ferro omogeneo e di Cg. 90,000 di lamiere di ferro in fogli;

Colla Ditta Sogno Pietro di Torino, per appalto lavori di riordino dei servizi viaggiatori e merci a G. V. in stazione di Torino P.N.;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per fornitura di n. 14,000 stecche d'acciaio dolce a corniera per l'armamento 1° tipo;

Colla Società Anonima dello Stabilimento Metallurgico di Piombino, per fornitura di n. 210,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo;

Colla Ditta Lancini Giuseppe di Milano, per esecuzione opere metalliche occorrenti ai lavori di riordino dei servizi viaggiatori e merci a G. V. in stazione di Torino P. N.;

Colla Ditta Romanini ing. Giuseppe di Milano, per appalto lavori per la posa del 2° binario fra le stazioni di Busto e Gallarate;

Colla Ditta Matteo Ferrentino, per rialzo e prolungamento pignoni a monte del ponte ferroviario e di una briglia attraverso il torrente S. Maria di Mare (linea Reggio-Castrocucco);

Colla Ditta Porta Ambrogio e fratello Giuseppe di Asti, per ampliamento della stazione di Canelli.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Domegge — Belluno (6 dicembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato per le scuole e per il Municipio in Domegge; di altro fabbricato per le scuole a Vallesella e di una stanza per la scuola di Grea. Importo L. 35,297.50. Fatali a destinarsi.

Prefettura di Padova (7 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per gli urgentissimi scavi per rendere navigabile l'alveo abbandonato di Bacchiglione tra il nuovo Brenta e lo sbocco del canale Busola in Comune di Chioggia. Imp. L. 33,000. Cauz. L. 2000.

Municipio di Spezia (8 dicembre, ore 10, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di due edifici scolastici: 1° lotto: Edificio scolastico in via Torino. Importo ridotto L. 61,217.68 (ribasso L. 27.20 per cento su L. 88,252.31). — 2° lotto: Edificio scolastico in via della Lavanderia. Importo ridotto L. 61,118.16 (ribasso L. 27.22 per cento su L. 83,976.59).

Municipio di Bologna (10 dicembre, ore 13, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la manutenzione delle strade della città pel biennio 1898-99. Importo annuo L. 45,000. Cauzione L. 9000.

Municipio di Nicosia (13 dicembre, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione delle sorgenti e di una parte della condotta delle acque potabili del Comune. Importo L. 108,000. Cauz. provv. L. 5500. Fatali a stabilirsi.

Municipio di Cuneo (16 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di n. 6 aule ad uso della scuola elementare annessa alla scuola normale femminile. Imp. L. 31,200. Cauz. L. 2000.

Municipio di Pietradefusi (18 dicembre, ore 12, fatali). — Appalto della costruzione dell'istituto e chiesa annessa. Importo ridotto L. 44,658.09 (ribasso fatto L. 24.78 0|0 su L. 58,572.30).

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni (11 dicembre, ore 15.30, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** e **ferro** in due lotti:

1° lotto. — Kg. 30,000 acciaio fuso in verghe diverse a L. 0.60 — Kg. 6000 acciaio naturale in verghe a L. 0.70 — Kg. 28,000 acciaio dolce in verghe a L. 0.45 — Kg. 2000 acciaio dolce in verghe a L. 0.60 — Kg. 1600 acciaio fuso in blocchi a L. 2. Cauz. L. 3920;

2° lotto. — Kg. 4500 ferro in filo grosso a L. 0.75 — Kg. 39,000 ferro in verghe a L. 0.50 — Kg. 5600 ferro scelto in verghe a L. 0.70 — Kg. 2000 acciaio duro in lamiera a L. 1.20 — Kg. 3600 acciaio in filo grosso a L. 1. Cauz. L. 3450. Consegna a giorni 50 cadun lotto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

8 dicembre. — **Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 13.30 nella sede sociale in Modena.

12 dicembre. — **Ferrovia Napoli-Ottajano.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Napoli, corso Garibaldi, 381.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Mantova-Modena. — Distinta delle obbligazioni estratte rimborsabili dal 1° gennaio p. v. in L. 500:

897	1519	1817	1957	2280	2915	3183
3288	3348	3403	4328	4604	4714	6107
6183	7129	7319	7744	7979	8262	8611
8867	8991	9066	9369	9414	9797	9819
9975	10129	11795	12069	12427	12506	13546
13860	14713	14992	15312	15884	15938.	

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale. — Distinta delle obbligazioni state estratte e rimborsabili in L. 300 dal 1° dicembre p. v.:

Prima serie.

46	101	118	125	129	132	149	174
216	307	308	332	367	394	467	491
508	537	618	718	724	731	755	761
763	844	860	894	933	963	967	991
1014	1018	1040	1102	1109	1128	1184	1196
1199	1253	1269	1291	1294	1304	1312	1342
1355	1368	1389	1441	1480	1556	1562	1603
1630	1711	1722	1728	1800	1832	1876	1898
2065	2076	2436	2180	2229	2298	2336	2344
2384	2397	2456	2480	2488	2492	2518	2568
2595	2604	2669	2670	2712	2814	2825	2833
2857	2955	3012	3015	3020	3135	3048	3208
3234	3322	3325	3330.				

Seconda serie.

3335	3379	3417	3426	3447	3450	3560	3600
3610	3617	3620	3642	3908	3930	3938	4003
4043	4082	4204	4257	4363	4419	4442	4470
4577	4683	4690	4702	4726	4747	4784	4855
4964	5025	5048	5151	5167	5218	5231	5327
5331	5421	5506	5535	5598	5602	5958	5991
6013	6028	6031	6059	6061	6065	6075	6098
6130	6141	6213	6324	6354	6486	6578.	

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Novem. 20	Novem. 27
Azioni Ferrovie Biella	L. 508	508
» » Mediterranee	» 517	518
» » Meridionali	» 716	715.75
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	385
» » » (2ª »)	» 366	366
» » Secondarie Sarde	» 270	276
» » Sicule.	» 648	648
Buoni Ferrovie Meridionali	» 550	550
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* .	L. 306.75	307.50
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	» 342	342
» » Gottardo 4 % . . .	» 101.30	100.25
» » Mediterranee 4 0/0 . .	» 508	508
» » Meridionali	» 323.25	324
» » Meridionali Austriache .	» 414	408
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	316
» » » 2ª emiss. »	307	307
» » Pontebba	» 480.50	481.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 317	312
» » » serie *B*. . . .	» 314	314
» » » 1879	» 309	309
» » Savona	» 340	340
» » Secondarie Sarde . . .	» 464	464.50
» » Sicule 4 0/0 oro . . .	» 499	496
» » Tirreno	» 488	488
» » Vittorio Emanuele . .	» 339.25	338

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dall'11 al 20 Novembre 1897.* — *14ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4608**	**4418**	+ **190**	**1134**	**1291**	— **157**
Media.	**4608**	**4417**	+ **191**	**1114**	**1291**	— **177**
Viaggiatori	1,227,272 82	1,186,184 62	+ 41,088 20	66,060 67	80,565 29	— 14,504 62
Bagagli e cani. . . .	64,070 40	66,610 33	— 2,539 93	2,399 56	2,180 68	+ 218 88
Merci a G.V. e P.V. acc.	359,137 79	345,674 80	+ 13,462 99	11,948 99	19,423 21	— 7,474 22
Merci a P. V. . . .	1,792,434 04	1,772,922 74	+ 19,511 30	85,920 11	83,152 16	+ 2,767 95
TOTALE .	3,442,915 05	3,371,392 49	+ 71,522 56	166,329 33	185,321 34	— 18,992 01

Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Novembre 1897.*

Viaggiatori	21,019 338 10	20,390,394 04	+ 628,944 06	985,022 91	1,398,465 72	— 413,442 81
Bagagli e cani. . . .	995,805 25	971,987 45	+ 23,817 80	21,338 27	43,171 27	— 21,833 00
Merci a G.V. e P.V. acc.	4,939,547 92	4,797,167 67	+ 142,380 25	194,332 86	253,391 31	— 59,058 45
Merci a P. V. . . .	24,592,372 50	24,037,627 95	+ 554,744 55	941,289 78	1,111,714 61	— 170,424 83
TOTALE .	51,547,063 77	50,197,177 11	+1,349,886 66	2,141,983 82	2,806,742 91	— 664,759 09

Prodotto per chilometro.

della decade	747 16	763 10	— 15 94	146 67	143 55	+ 3 12
riassuntivo	11,186 43	11,364 54	— 178 11	1,922 79	2,174 08	— 251 29

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

12ª Decade — Dal 21 al 31 1Ottobre 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	114,142.00	2,528.00	12,299.00	152,058.00	237.00	281,264.00	616.00	457.00
1896	105,826.00	2,252.00	11,266.00	161,378.00	590.00	281,312.00	616.00	457.00
Differenze nel 1897	+ 8,316.00	+ 276.00	+ 1,033.00	+ 9,320.00	— 353.00	— 48.00	»	»
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1897.				
1896-97	1,147,548.00	25,691.00	141,553.00	1,649,564.00	16,640.00	2,980,996.00	616.00	4,839.00
1895-96	1,131,134.00	21,847.00	125,303.00	1,518,505.00	15,133.00	2,811,922.00	616.00	4,565.00
Differenze nel 1897	+ 16,414.00	+ 3,814.00	+ 16,250.00	+ 131,059.00	+ 1,507.00	+ 169,074.00	»	+ 274.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	26,261.00	791.00	3,655.00	35,359.00	67.00	76,133.00	484.00	157.00
1896	40,629 00	631.00	3,271.00	30,388.00	115.00	75,034.00	484.00	155.00
Differenze nel 1897	+ 4,368.00	+ 160.00	+ 384.00	+ 4,971.00	— 48 00	+ 1,099.00	»	+ 2.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1897.				
1896-97	415,224.00	8,357.00	38,000.00	261,527.00	2,823.00	725,661.00	484.00	1,499.00
1895-96	431,959.00	7,448.00	33,683.00	226,896.00	2,936.00	702,922.00	484.00	1,452.00
Differenze nel 1897	— 16,735.00	+ 909.00	+ 4,317.00	+ 34,361.00	— 113.00	+ 22,739.00	»	+ 47.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	4,066.00	100.00	314.00	860.00	»	5,340.00	23.00	232.00
1896	3,533.00	119.00	264.00	654.00	»	4,570.00	23.00	199.00
Differenze nel 1897	+ 533.00	— 19.00	+ 50.00	+ 206.00	»	+ 770.00	»	+ 33.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1897.				
1896-97	38,479 00	1,593.00	2,584.00	9,300.00	28.00	51,984.00	23.00	2,260.00
1895-96	40,367 00	1,357.00	2,497.00	7,170 00	28.00	51,419.00	23.00	2,236.00
Differenze nel 1897	— 1,888.00	+ 236.00	+ 87.00	+ 2,130.00	»	+ 565.00	»	+ 24.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	184 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	178 25	543 25	399 80	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASS.	Treno di lusso CALAIS-ROMA settimanale il lunedì part. da LONDRA	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — p.	11 — p.	10 55 a.	11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 p.		2 20 p.	12 20 a.	12 15 p.	12 20 a.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — p.	1 19 a.	12 49 p.	1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—	—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 — a.	—	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p.	5 12 p.	3 33 a.	2 54 p.	3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 p.	3 38 a.	2 59 p.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — p.	5 38 a.	4 35 p.	Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	Vagon-Restaurant		7 44 p.	6 48 a.	4 50 p.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 p.	7 31 a.	—	
		(B) 1a e 2a classe		1a 2a cl.	1a 2a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 05 p.	2 15 p.	—	
Dijon	Arr.	1 47 a.		2 15 a.	7 05 p.	9 45 p.	9 29 a.
Genève	—	—		8 46 a.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	6 28 a.		7 53 a.	12 02 a.	—	1 35 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 29 a.	12 25 a.	—	1 57 p.
Modane	—	9 43 a.		1 44 p.	3 09 a.	5 — a.	4 37 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	8 10 a.	9 03 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 50 p.		7 55 p.	8 45 a.	—	
Novara	Arr.	4 40 p.		9 51 p.	10 41 a.	—	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	11 40 a.	—	
					1a 2a cl.		
Torino	Par.	3 05 p.		8 10 p.	8 40 a.	9 10 a.	↓
Genova	Arr.	6 43 p.		11 20 p.	12 — p.	11 24 a.	
San-Remo	—	11 31 p.		8 43 a.	4 42 p.	—	
Pisa	—	11 23 p.		3 50 a.	4 45 p.	3 55 p.	
Firenze	—	1 10 a.		7 20 a.	7 05 p.	—	
Livorno	—	12 — p.		5 32 a.	5 53 p.	—	
Roma	—	7 05 a.		10 50 a.	11 30 p.	10 35 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 45 p.	7 10 a.	7 10 a.	
Brindisi	—	—		—	6 17 p.	—	
Torino	Par.	3 05 p.		7 05 p.	8 40 a.		9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 36 p.		8 55 p.	10 13 a.		11 11 p.
Bologna	—			2 31 a.	2 50 p.	Dal 15 novembre	3 22 a.
Ancona	—	—		7 12 a.	11 — p.	partenza	7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	11 — a.	da LONDRA	5 35 p.
Firenze	—	—		6 34 a.	6 03 p.		
Roma	—	—		1 10 p.	11 25 p.		Arrivo a Brindisi
Napoli	Arr.	—		6 45 p.	7 10 a.		la domenica

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASS.	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASS.	Treno di lusso ROMA-CALAIS settimanale il sabato part. da ROMA
Napoli (ora dell'Europa centrale (2))	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	Dal 20 novembre
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	partenza
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	da ROMA
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 37 a.	10 38 a.	9 05 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 35 a.	—
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 25 p.	11 25 p.
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	9 55 p.	8 — a.	8 30 a.
Livorno	—	9 35 p.	—	4 — a.	1 40 p	—
Firenze	—	8 20 p.	—	—	11 40 a.	—
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 30 a.	2 20 p.	2 45 p.
San-Remo	—	7 16 p.	—	8 32 a.	12 28 p.	—
Genova	—	2 44 a.	6 40 a.	8 35 a.	6 58 p.	6 22 p.
Torino	Arr.	7 45 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p.	9 55 p.
Milano	Par.	—	10 55 a.		8 15 p.	—
Novara	—	4 30 a.	11 51 a.		9 12 p.	—
Torino	Arr.	8 25 a.	1 45 p.		11 02 p.	—
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	10 03 p.
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 28 p.		2 26 a.	12 35 a.
Chambéry	—	3 42 p.	8 22 p.		4 56 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 15 p.	8 55 p.		5 22 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 42 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	2 08 a.		11 34 a.	7 34 a.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 55 a.		5 32 p.	—
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			7 07 p.	—
	Arr.	8 14 antim.			8 — p.	12 12 p.
Paris-Nord (*Buffet*)		(A) 1a 2a cl.	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* 1a, 2a, 3a (**)	
	Par.	9 — a.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	12 20 p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 36 a.	12 mer.	1 25 p.	10 47 p	1 45 p.
	Par.	10 41 a.	12 20 p.	1 30 p.	10 52 p	1 50 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 12 p.	1 50 p.	—	12 34 a.	—
	Par.	12 14 p.	1 53 p.	—	12 36 a.	—
(ora francese)	Arr.	12 54 p.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	3 50 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 10 p.		3 45 p.	1 35 a.	3 51 p.
Douvres	—	3 05 p.		5 45 p.	3 45 a.	5 45 p.
Londres Victoria	Arr.	4 50 p.		7 30 p.	5 40 a.	7 30 p.
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 p.	5 50 p.	7 35 p.	5 40 a.	7 35 p.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. Prende in tutti i punti serviti viaggiatori di 3a classe per l'Inghilterra soltanto. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. Prende in 3a classe per tutti i punti serviti i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra soltanto. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.55 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 4 Dicembre 1897 NUM. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'assemblea generale degli Azionisti, 26 novembre 1897.

(*Cont. e fine — Vedi numero 48*).

Materiale rotabile.

Esaurita la somma di un milione di lire che, come si è detto nella precedente Relazione, era stata dal Governo messa a disposizione della Società per la provvista di materiale rotabile e d'esercizio sui fondi delle linee complementari pel biennio luglio 1895-giugno 1897, si credette opportuno, in principio del corrente anno, di far presente al Governo la necessità di aumentare il materiale rotabile, necessità che per i carri era stata in una certa misura riconosciuta in dichiarazioni fatte dal Ministero alla Camera dei Deputati.

Se non che, mentre era negli intendimenti della Società di presentare un programma d'acquisto che comprendesse, oltre ai veicoli da merce, anche le locomotive e le carrozze, il Governo dichiarava d'essere disposto a prendere in esame soltanto una proposta riguardante la fornitura di 500 carri. In conseguenza, rinunziando pel momento ad una domanda completa, furono rassegnati nell'aprile scorso gli elaborati d'appalto per la provvista di 100 carri chiusi per trasporto derrate alimentari, della portata di 12 tonnellate, e di 400 carri aperti per carboni della portata di 16 e 17 tonn.

L'autorizzazione ad indire le gare internazionali per la provvista dei carri stessi pervenne dal Governo negli ultimi giorni del mese di settembre testè decorso.

Inoltre il Governo, essendo venuto nella determinazione di abolire la tariffa 415 P. V. relativa ai trasporti di carbone con veicoli di proprietà privata, autorizzò la Società a procedere al riscatto dei carri di cui due Ditte si erano provvedute per valersi di tale tariffa. Questi erano in numero di 41, tutti della portata di 30 tonnellate, ed il loro riscatto ebbe luogo nello scorso settembre.

Colla legge del 14 gennaio 1897, essendo ancora stata accordata, come già si è accennato, la facoltà d'adoperare il terzo Fondo di riserva, destinato alla rinnovazione del materiale rotabile, anche pei miglioramenti di tipo del materiale medesimo il cui onere spetterebbe alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, la Società, per proseguire nell'opera di rinnovamento del vecchio materiale che va sempre più facendosi improprio alle attuali esigenze, presentò nel maggio u. s. al R. Ispettorato Generale la proposta concreta di procedere alla demolizione e sostituzione dei rotabili seguenti:

N. 6 locomotive G. V. a 4 ruote accoppiate, gruppo 1701-1800;
» 4 locomotive a 6 ruote accoppiate compound, gruppo 3101-3200;
» 8 locomotive a 8 ruote accoppiate, gr. 4201-4500;
» 1 carrozza salone;
» 10 carrozze di prima classe;
» 12 » miste di prima e seconda classe;
» 15 » di seconda classe;
» 30 » di terza classe;
» 50 carri coperti serie H;
» 50 carri scoperti serie L;

con una spesa totale preventivata di L. 3,216,600, di cui L. 526,900 a carico della Società.

Alla fine dello scorso mese di agosto il R. Ispettorato Generale autorizzò a dar corso ad una parte delle gare relative al materiale predetto.

Contenzioso.

Cause avanti il Collegio arbitrale. — Come fu ricordato nello scorso anno, delle cause portate avanti il Collegio arbitrale, non rimaneva viva se non quella per l'incorporamento della linea succursale dei Giovi nella Rete principale. Decisa dal Collegio con sentenza favorevole alla Società, era stata appellata dal Governo, e la Corte d'Appello di Roma l'aveva riformata, decidendo che l'incorporazione debba farsi giusta l'articolo 74 e non giusta l'articolo 75 del Capitolato d'esercizio. Poichè la depressione del traffico nei decorsi anni aveva reso meno importante la questione, la causa rimase a lungo giacente nella speranza di un amichevole componimento. In seguito, sul ri-

corso presentato dalla Società, la Cassazione, con sentenza 8 giugno 1897, confermò quella d'appello, rendendo definitiva quella interpretazione. Venne così tolto alla Società di fare assegnamento su di un utile che, come abbiamo già veduto in altra parte della presente Relazione, toccava un massimo di L. 217,000.

Una nuova causa fu quest'anno promossa, a richiesta del Governo, avanti il Collegio arbitrale. Con essa il Governo chiede alla Società che abbia a considerare come prodotto da ripartirsi con lui, a termini dell'art. 22 del Contratto d'esercizio, il beneficio che la medesima possa aver ritratto e ritragga dalla riscossione in oro dei prezzi di trasporto in servizio internazionale, senza nemmeno tener conto del danno che la Società ebbe a soffrire prima che la riscossione in oro fosse attivata. Noi sosteniamo che quel beneficio non costituisce un prodotto nè diretto nè indiretto, a termini del Contratto d'esercizio. La causa è ancora in corso d'istruttoria.

Cause avanti i Tribunali ordinari. — Nella precedente Relazione si accennò in particolar modo come pendesse avanti la Cassazione di Roma la causa promossa dalla Società Nord Milano per la concessione della Varese-Porto Ceresio, vinta in primo e in secondo grado dalla nostra Società. Ne sembra imminente la discussione.

Speciale menzione meritano anche le cause relative ai ruoli organici e quelle relative al personale straordinario delle costruzioni; ma di esse, come s'è fatto negli anni addietro, si riferisce a parte nell'allegato B che riporta brevemente le principali controversie che si ebbero a sostenere.

Non sarà però fuori luogo di notare il sempre crescente aumento di liti a cui la Società trovasi esposta, in ispecie riguardo ad ogni infortunio che, se anche di minimo rilievo ed affatto accidentale, porge occasione a richieste di indennità esorbitanti. Superfluo dire che, quando pure la Società ne vada assolta, nulla ha di regola a ricuperare delle spese di lite, il più spesso gravi, contro attori che, muniti del gratuito patrocinio, nulla lasciano intentato, non avendo nulla da perdere e tutto da guadagnare.

Bilancio.

Dal prodotto di L. 124,508,561.61 ricavato dall'esercizio della Rete principale, debbono, come ben sapete, dedursi le seguenti quote:

Sul prodotto iniziale di L. 116,612,427.87 il 27 1|2 0|0 allo Stato ed il 10 0|0 pel corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e pei fondi previdenza;

Sul prodotto oltre l'iniziale, cioè sulla rimanente somma di L. 7,896,133.74, il 28 0|0 allo Stato ed il 16 0|0 ai fondi di previdenza.

Rimane così alla Società il 62 1|2 0|0 del prodotto iniziale, ed il 56 0|0 dell'eccedenza, cioè in complesso L. 77,304,602.31.

Per la Rete secondaria poi, la metà del prodotto lordo, cioè L. 3,052,752.53, più il corrispettivo fisso di L. 3000 per chilometro di lunghezza virtuale, che ammontò a L. 4,477,594.80, fruttarono insieme L. 7,530,347.33.

Ai suddetti cespiti, aggiungendo gli introiti a rimborso di spesa, nella somma di L. 2,568,818.30, si ottiene la nostra quota di prodotto lordo delle Reti riunite, la quale raggiunse L. 87,403,767.94. Contrapponendo a tale prodotto la somma di L. 88,002 730,65, ammontare delle spese proprie dell'esercizio, ci risulta un saldo passivo di L. 598,962.71.

La nostra liquidazione generale dell'anno 1896 97, porta dunque all'attivo il corrispettivo di L. 7,820,000, assegnatoci dall'articolo 23 del Contratto per l'uso del materiale rotabile; l'utile dell'esercizio delle linee Confine-Modane, Roma-Albano-Nettuno, Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, Varese-Porto Ceresio e tronco Sant'Angelo-Conza, ammontante a L. 129,345.87; il fondo di lire 2,686,164.89, caricato al conto delle costruzioni per il servizio delle azioni specialmente emesse per i bisogni delle costruzioni stesse; i proventi diversi delle costruzioni, cioè L. 2,681,434.27, e quelli dell'esercizio, cioè L. 1,169,805.12.

Queste diverse partite formano il totale attivo di		L. 14,486,750.15
Il passivo è poi rappresentato dalle seguenti partite:		
Spese dell'Amministrazione centrale	L. 1,981,901.88	
Quota d'ammortizzazione delle spese di fondazione . .	» 107,500.53	
Imposta di ricchezza mobile . .	» 1,493,267.77	
Indennizzi per infortuni	» 201,231.00	
Liquidazioni passive diverse . . .	» 583,453.07	
Eccedenza delle spese sui proventi .	» 598,962.71	
In totale		» 4,966,316.96
che dedotto dall'attivo dà l'utile netto dell'esercizio 1896-97 nella somma di		L. 9,520,433.19
alla quale è pure da aggiungere l'avanzo di utili del 1895-96 non distribuiti. .		» 142,969.48
il che forma un totale di		L. 9,663,402.67

Ora, a tenore dell'articolo 58 dello Statuto sociale, vi proponiamo la seguente ripartizione:

Utile netto dell'esercizio 1896-97 .	L. 9,520,433.19
meno 1|20 per il Fondo statutario di riserva	» 476,021.66
restano	L. 9,044,411.53
alle Azioni il 5 0|0 (N. 360,000 × L. 25)	» 9,000,000.00
restano	L. 44,411.53
meno 1|10 per il Fondo straordinario di riserva	» 4,441.15
restano	L. 39,970.38
meno 1|10 per il Consiglio d'amministrazione, ecc.	» 3,997.04
restano	L. 35,973.34
Avanzo d'utili netti dell'eserc. 1895-96	» 142,969.48
Rimanenza da riportarsi all'es. 1897-98	L. 178,942.82

Quando voi accordiate la vostra approvazione alla detta proposta, il dividendo spettante alle azioni per l'esercizio 1896 97 sarebbe di L. 25. Siccome anche durante lo scorso anno sociale furono pagate L. 20 in acconto dividendo, cioè L. 7.50 al 1° gennaio e L. 12.50 al 1° luglio u. s., resterebbero ancora a pagarsi a saldo L. 5 per ognuna delle 360,000 azioni.

Le riserve ordinaria e straordinaria aumentano in complesso di L. 931,443 04, ivi compresa naturalmente la quota di interessi maturatisi al 30 giugno 1897 sui precedenti fondi di riserva.

Per conseguenza le nostre riserve raggiungono ormai la somma di L. 11,442,921.36.

Il residuo utile di L. 178,942.82 verrebbe riportato, come al solito, all'esercizio 1897-98.

Signori,

Abbiamo l'onore di proporvi:

1. Di approvare il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1896-97;

2. Di fissare in L. 25 il dividendo per ognuna delle 360,000 azioni.

Vi invitiamo poi ad eleggere:

Sette amministratori, dei quali sei in sostituzione dei signori: Casana barone avv. Ernesto, Falcone comm. avvocato Giacomo, Maraini comm. ing. Clemente, Pallavicino marchese Domenico, Podestà barone Luca, Pollone cavaliere Eugenio, scadenti per anzianità a termini dell'art. 8 dello Statuto e rieleggibili, e uno al posto lasciato va-

conte dal compianto vice-presidente comm. Antonio Pariani, che sarebbe pure scaduto quest'anno;

Cinque Sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 dello Statuto. I Sindaci attuali sono rieleggibili.

ASSEMBLEA STRAORDINARIA.

Signori,

Per quanto siamo venuti diffusamente esponendovi nelle Relazioni degli ultimi due anni circa le modificazioni ad alcuni articoli dello Statuto e le difficoltà incontrate col Governo per qualcuna di esse, crediamo superfluo di dovere qui nuovamente esporvi le varie fasi di quella lunga trattazione, anche perchè, in seguito ad accordi intervenuti coi diversi Ministeri sulle varianti più discusse, si sarebbe potuto, come ricorderete, fino dall'Assemblea dello scorso anno deliberare sui proposti nuovi articoli, se nell'Assemblea stessa fosse stato rappresentato il terzo del capitale sociale.

Se non che essendo insorta nello scorso mese di ottobre una divergenza di vedute col Ministero, relativamente all'ammontare della detrazione da farsi per arrivare alla determinazione degli utili di cui all'art. 58 dello Statuto Sociale, ed essendo mancato il tempo per redigere una formola definitiva prima dell'odierna Assemblea, conviene differire l'approvazione alla modificazione del testo vecchio dell'articolo suindicato.

Rimangono però ad approvarsi le altre agli art. 3, 21, 30 e 37, e per queste vi sottoponiamo le deliberazioni del seguente tenore:

L'Assemblea,

1. Riconfermando quanto decise sotto il numero I (1) nella precedente Assemblea del 19 novembre 1894, approva le conseguenti modificazioni agli art. 3, 37 dello Statuto Sociale:

Art. 3. Testo vecchio. — Il capitale sociale è stabilito nella somma di centottanta (180) milioni di lire, ed è rappresentato da trecentosessanta mila (360,000) azioni di cinquecento (500) lire ciascuna.

Art. 3. Testo nuovo. — Il capitale sociale è stabilito nella somma di centottanta (180) milioni di lire, ed è rappresentato da trecentosessanta mila (360,000) azioni di cinquecento (500) lire ciascuna.

Con effetto dal 1° luglio 1895 si farà luogo all'ammortamento graduale del capitale in azioni per l'importo di 45 milioni.

L'ammortamento sarà effettuato mediante il rimborso in lire 500 cadauna delle azioni estratte annualmente a sorte fra tutte le azioni sociali e mediante la loro sostituzione con cartelle di godimento, in modo che l'ammortamento sia compiuto coll'anno 1967.

Art. 37. Testo vecchio. — Le azioni possono essere nominative o al portatore.

Art. 37. Testo nuovo. — Le azioni possono essere nominative o al portatore.

Le cartelle di godimento, le quali potranno essere nominative o al portatore, non danno diritto ai portatori di intervenire nelle assemblee, ma esse danno soltanto diritto al dividendo limitatamente alla parte che superi il cinque per cento assegnato agli azionisti.

2. Approva inoltre le sottoindicate varianti agli articoli 21 e 30 dello Statuto stesso:

Art. 21. Testo vecchio. — Il Consiglio d'amministrazione può delegare, sotto la propria responsabilità, ad un Comitato di cinque membri scelti nel proprio seno le facoltà necessarie pel disbrigo degli affari correnti e per i provvedimenti d'urgenza.

I contratti di cui l'ammontare eccede la somma di lire ventimila (20,000), e i provvedimenti definitivi di nomina o licenziamento dei componenti il personale, sono sempre riservati all'approvazione del Consiglio.

I provvedimenti d'urgenza devono essere notificati al Consiglio nella sua più vicina adunanza.

Le disposizioni dell'articolo 14 valgono anche per le deliberazioni del Comitato.

Art. 21. Testo nuovo. — *Il Consiglio d'amministrazione può delegare, sotto la propria responsabilità, ad un Comitato le facoltà necessarie pel disbrigo degli affari correnti e per i provvedimenti d'urgenza.*

I contratti di cui l'ammontare eccede la somma di lire ventimila (20,000), e i provvedimenti definitivi di nomina o licenziamento dei componenti il personale, sono sempre riservati all'approvazione del Consiglio.

I provvedimenti d'urgenza devono essere notificati al Consiglio nella sua più vicina adunanza.

Il Comitato si compone del Presidente, dei due Vice-Presidenti e di cinque membri scelti dal Consiglio nel suo seno.

Le disposizioni dell'articolo 14 valgono anche per le deliberazioni del Comitato.

Art. 30. Testo vecchio. — E' sempre necessaria la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso per deliberare:

1. Lo scioglimento anticipato della Società giusta l'articolo 4 del presente Statuto;
2. La prorogazione della sua durata;
3. La fusione con altre Società;
4. La riduzione del capitale sociale;
5. La reintegrazione o l'aumento del capitale sociale;
6. Il cambiamento dell'oggetto della Società;
7. Ogni altra modificazione dell'atto costitutivo o dello Statuto.

La maggioranza stessa è inoltre richiesta in tutti i casi specialmente designati dalla legge.

Art. 30. Testo nuovo. — E' sempre necessaria la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso per deliberare:

1. Lo scioglimento anticipato della Società giusta l'articolo 4 del presente Statuto;
2. La prorogazione della sua durata;
3. La fusione con altre Società;
4. La riduzione del capitale sociale;
5. La reintegrazione o l'aumento del capitale sociale;
6. Il cambiamento dell'oggetto della Società;
7. Ogni altra modificazione dell'atto costitutivo o dello Statuto.

Nell'Assemblea di seconda convocazione però si potrà validamente deliberare sugli oggetti medesimi quando sia rappresentato almeno il quinto del capitale e siano favorevoli i due terzi dei voti.

La maggioranza stessa è inoltre richiesta in tutti i casi specialmente designati dalla legge.

3. Conferisce al Consiglio d'amministrazione le facoltà necessarie perchè possa provvedere ai particolari occorrenti per la completa esecuzione di quanto venne deliberato e lo autorizza ad introdurre nei nuovi articoli quelle lievi varianti di forma che fossero eventualmente volute dal Governo all'atto della loro definitiva approvazione.

Seguono i seguenti *Allegati:*

A) Cenni sui principali provvedimenti relativi alle tariffe;

B) Raccolta di sentenze;

C) Orari;

(1) L'Assemblea: I. Delibera che delle 360,000 azioni, costituenti il capitale sociale, 90,000 siano gradualmente ammortizzate mediante estrazione annuale a sorte e rimborsate in L. 500 cadauna ai portatori durante il periodo dal 1° luglio 1895 al 1° luglio 1967, oltre consegna, ai portatori stessi, di titoli di godimento per la compartecipazione a quella sola parte dei dividendi annuali che sia per eccedere il cinque per cento del valore nominale delle azioni; ecc.

D) Bilancio Generale al 30 giugno 1897;
E) Liquidazione Generale dell'esercizio 1896-97;
F) Liquidazione dei prodotti e delle spese d'esercizio dell'anno 1896-97.

Segue pure la *Relazione dei Sindaci* già pubblicata nel *Monitore* del 13 novembre 1897, N. 46.

LA "BECHUANALAND RAILWAY,,

Questa linea, che si allaccia al sud colla rete della Colonia del Capo, si avanza già verso il nord fino a Buluwayo. Essa presenta un'importanza incalcolabile per l'avvenire dell'Africa del Sud. E' l'istrumento sul quale gli Inglesi contano per colonizzare la Rhodesia, per farvi penetrare, colla civilizzazione, il commercio e l'industria.

Le solennità che hanno segnato, il 4 novembre, l'arrivo della locomotiva nella capitale del Matabeleland indicano il valore che l'Inghilterra attribuisce a questa impresa. Ecco un sunto del rapporto presentato dai direttori all'assemblea generale che si è tenuta a Londra il 15 novembre:

La linea ha raggiunto Buluwayo il 19 ottobre 1897. Nel loro ultimo rapporto, datato il 16 maggio 1896, i direttori esprimevano la speranza che essa arriverebbe nel luglio dello stesso anno a 100 miglia al nord di Mafeking. In presenza della rivolta dei Matabele e della sospensione del servizio dei trasporti causati dalla peste bovina, si decise di dare più di impulso ai lavori allo scopo di raggiungere il più presto possibile Buluwayo. Il 31 ottobre 1896 il binario era posato, infatti, fino a 158 miglia di Mafeking.

Per una convenzione conclusa nel maggio scorso, il Governo del Capo si è incaricato, a prezzo di costo, dell'esercizio della linea da Vryburg a Buluwayo. Questa convenzione è attualmente in vigore.

Il prodotto netto ottenuto dall'esercizio che è finito al 31 ottobre 1896, ammontò a 38,043 lire sterline contro 11,877 lire sterline per i tredici mesi precedenti; la lunghezza della linea essendo la stessa durante questi due periodi.

Il 1° marzo 1897 è stata aperta all'esercizio una sezione di 123 miglia giungente a Mochudi. In luglio la locomotiva poteva correre sopra una nuova estensione di 138 miglia, fino a Palachwe, ciò che ha portato a 357 miglia la lunghezza della linea esercitata a partire dal suo punto di partenza che è Vryburg.

L'aumento eccezionale dei prodotti verificatosi in luglio si spiega, non soltanto per la messa in esercizio di una nuova sezione, ma sopratutto per l'accumulazione delle merci in previsione di questo avvenimento.

Il 1° settembre 1897 il servizio dei trasporti ha potuto essere organizzato, sopra 102 miglia nuove, fino a Francistown. La rapidità colla quale la linea è stata costruita è veramente notevole.

Durante il periodo di dodici mesi che finisce col 19 ottobre, data dell'arrivo della locomotiva a Buluwayo, la ferrovia esercitabile si è aumentata di 335 miglia, cioè più di un miglia per giorno lavorativo.

Affine di ottenere i capitali necessari al compimento della ferrovia, si portò nel corrente dell'anno l'ammontare delle obbligazioni di 1,300,000 lire sterline a lire 2 milioni, l'interesse essendo garantito dalla British South Africa Company. La linea ha costato fino a Buluwayo circa 1,850,000 sterline.

Il 7 maggio ultimo scorso l'ingegnere del Governo ha approvato la linea fino a Gobennes. Questa approvazione ha dato diritto alla Compagnia ad un sussidio annuale di 15,000 sterline durante dieci anni, cioè 10,000 sterline dal Governo imperiale e 5000 dalla British South Africa Company.

La sezione di Palachwe esige qualche miglioramento; quando essi saranno conseguiti con soddisfazione dell'ingegnere del Governo un secondo sussidio, della stessa importanza del primo, sarà dato alla Compagnia per la stessa durata di dieci anni, ciò che farà un totale di 30,000 sterline. Bisognerà ancora chiedere all'esercizio una somma annuale di 30,000 sterline per fare l'ammontare di lire sterline 100,000 che reclama il servizio delle obbligazioni. I direttori giudicano che alla linea esercitata da Vryburg a Buluwayo, cioè sopra una distanza di 570 miglia, il prodotto netto coprirà certamente questo bisogno.

Il beneficio durante l'esercizio che terminò al 31 ottobre 1896 si elevò a 18,547 sterline. Deducendo da questa somma la perdita accusata dal bilancio dell'anno precedente, resta un saldo creditore di 13,410 lire sterline che è stato riportato a nuovo.

Ecco qualche altro dettaglio sopra questa importante impresa colla quale si collega l'origine della famosa British South Africa Company.

Grazie a questa linea del Bechuanaland, costruita con una rapidità così prodigiosa, Buluwayo si trova oggi a 90 ore dalla città del Capo ed a tre settimane da Londra. Fu nel 1888 che si concepì il progetto di continuare verso il nord, di far penetrare nel Bechuanaland, sommesso al protettorato inglese, la ferrovia che giungeva allora a Kimberley, situata all'estremo limite settentrionale del territorio della Colonia del Capo. Si procedette agli studi con l'autorizzazione del Governo imperiale. Verso la fine del 1889 si otteneva il decreto che concedeva alla British South Africa Company il diritto di colonizzare e di amministrare i territori che si estendono al nord del Bechuanaland.

Quest'ultimo, che separava la regione sottoposta alla Società del territorio della Colonia del Capo, è oggi incorporata a questa. La sua capitale, Vryburg, è il primo punto importante verso il quale si spinge la ferrovia.

La linea da Kimberley a Vryburg è stata ripresa dal Governo del Capo nel 1895, ma la Compagnia della ferrovia del Bechuanaland assunse l'impresa di continuarla fino a Buluwayo. Si cominciarono gli studi alla fine del 1895 e nel marzo 1896 si posarono già i primi binari. Si è visto nel rapporto dei direttori con quale attività seguirono i lavori.

Lo scartamento della linea è di 3 piedi e sei pollici, cioè la stessa adottata per le ferrovie del Capo. Il peso delle rotaie è di 60 libbre per yard. Le traverse sono in acciaio. A tutta prima si era pensato di fare una ferrovia leggera, ma in seguito si mutò opinione, e si costruirono solidi ponti e si impiegarono macchine pesanti come quelle delle ferrovie del Capo.

I direttori della Compagnia ferroviaria del Bechuanaland sono i signori Rhodes, Beit, Maquire e Shiels. Il capitale si ottenne con l'emissione di lire sterline 2 milioni in obbligazioni 5 per cento. Come dissero i direttori nel loro rapporto, la costruzione costerà circa 1,850,000 lire sterline, cioè circa 3000 lire sterline per miglio. La British South Africa Company garantisce durante venti anni il servizio delle obbligazioni, che hanno, inoltre, per garanzia la ferrovia stessa da Vryburg a Mafeking, otto miglia quadrate di terreno e le 30,000 lire sterline di sussidio menzionate nel rapporto.

Dopo che la ferrovia del Bechuanaland ha aperto al commercio le regioni situate al nord del Capo, questa colonia ha visto il prodotto proveniente dalla sua rete salire da lire 3-1-8 a 6-16-7 per cento.

Insomma, questa ferrovia che allaccia definitivamente la Rhodésia all'Impero britannico è, colla ferrovia del Congo, la più importante impresa del continente africano di questi ultimi tempi.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* del 29 novembre (n. 277) pubblica il **R. Decreto 20 novembre 1897**, col quale — considerato che devesi provvedere alla spesa relativa alla costruzione delle

ferrovie complementari dipendente da transazione concordata a tacitazione di vertenze afferenti alla esecuzione di un tronco ferroviario della linea Valsavoia-Caltagirone, ritenuta conveniente nell'interesse dello Stato, per la quale spesa occorre di autorizzare dal fondo destinato agli aumenti di liquidazione per transazione di vertenze un nuovo prelevamento di L. 615,000 da portarsi in aumento, in conto residui 1896-97, al capitolo 282 del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1897-98 — si autorizza dal fondo complessivo di L. 37,555,128, approvato colle Leggi 12 luglio 1894, n. 318, 30 giugno 1896, n. 251, e 27 giugno 1897, n. 228, per spese relative alle ferrovie complementari, un diciannovesimo prelevamento di lire seicentoquindicimila (615,000), che sarà portato in aumento ai fondi residui dell'esercizio 1896-97 del capitolo 282 (linea Valsavoia-Caltagirone) del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1897-98.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(*Situazione dei lavori della galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° novembre 1897, dello scavo e delle murature nella grande galleria di Tenda, lungo la ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, della lunghezza di m. 8100.

	Eseguiti nel mese di ottobre 1897	Dal principio dei lavori a tutto ottobre 1897	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore . .	196.00	7484.00	616.00
Avanzata superiore . .	117.00	6485.00	1615.00
Calotta	122.53	6886.53	2213.47
Strozzo	130.00	5759.00	2341.00
Piedritto destro . . .	191 00	5548.00	2552.00
Piedritto sinistro. . .	197.00	5511.00	2589.00
Grande sezione completa	194.50	5529.50	2570.50
Acquedotto centrale . .	—	4515.20	3584.80
Murature:			
Calotta	125.53	5858.53	2241.47
Piedritto destro . . .	191.00	5542.00	2558.00
Piedritto sinistro . .	200.00	5505.00	2595.00
Acquedotto.	—	4515.20	3584.80
Marciapiede destro . .	—	4827.00	3273.00
Marciapiede sinistro .	—	4566.00	3534.00

Attacco Nord. Lo scavo delle avanzate proseguì sempre attraverso a schisti argillosi compatti ed asciutti intercalati a grossi banchi di arenaria grossolana durissima. L'avanzamento totale ottenuto nello scavo durante il mese di ottobre fu, nel cunicolo inferiore di m. 90 e nel cunicolo superiore di m. 76. La roccia non ha mai dato segno di pressioni, perciò raramente occorse di dover armare di qualche tratto di cunicolo. Nel mese predetto si eseguirono m. 71 di rivestimento completo di calotta e m. 124.50 di piedritto. Le acque di filtrazione nel tratto già ultimato di galleria accennano ad aumentare, e la loro portata complessiva all'imbocco è di litri 506 al minuto secondo.

Attacco Sud. Lo scavo dell'avanzata inferiore proseguì fino alla progressiva 3630 circa nell'anidrite e di poi entrò negli schisti argillosi intercalati ad arenarie grossolane durissime, in tutto identiche a quelle del versante nord. La fronte di scavo del cunicolo inferiore raggiunse la progressiva di 3696 con un avanzamento totale nel mese di m. 106. Nel cunicolo superiore l'avanzamento fu solamente di m. 41 perchè lo scavo vi rimase sospeso una ventina di giorni per difetto di aria compressa. Si eseguirono nel mese predetto m. 54.57 di rivestimento completo di calotta e m. 71 di muratura dei piedritti.

Dato l'attuale avanzamento medio dei lavori si prevede che il completo perforamento della grande galleria, nelle avanzate inferiori, succederà nel mese di febbraio p. v.

><

Ferrovia Salerno-Sanseverino.
(*Appalto di rotaie e ferri minuti per l'armamento del tronco Fratte-Capezzano*).

Alle ore 10 del 13 corrente, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi all'Ispettore delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, ai seguenti incanti:

1° Appalto con deliberamento definitivo della fornitura di tonn. 216 circa di rotaie in acciaio fuso Bessemer o Martin, tipo a suola, per l'armamento del tronco suddetto. Importo L. 15,360, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. La cauzione provvisoria è fissata in L. 2300 e quella definitiva in L. 4600;

2° Appalto con deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di tipo speciale occorrenti per lo stesso tronco, e cioè:

Quintali 77.21 di piastre intermedie di ferro;
» 26.24 » doppie di giunzione in ferro;
» 29.61 di caviglie a vite mordente in acciaio.

Importo L. 5227.15. Cauzione provvisoria L. 300; definitiva L. 600.

Il termine perentorio di consegna dei materiali risulta dal capitolato speciale d'appalto 15 settembre 1897. La consegna deve essere effettuata franca d'ogni spesa nelle località indicate dal capitolato medesimo.

><

Strade Ferrate della Sicilia.

Il 29 novembre scorso ha avuto luogo l'Assemblea degli azionisti della Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia.

Intervennero n. 48 azionisti rappresentanti numero 26,369 azioni.

L'Assemblea, preso atto della convenzione 26 giugno 1897 stipulata con il Governo, relativa alla liquidazione della partecipazione dello Stato negli utili della Società, diede il suo voto favorevole alle conseguenti modificazioni statutarie.

In seguito l'Assemblea approvò il bilancio al 30 giugno 1897.

Gli utili dell'esercizio sono stati di L. 2,872,508.35 che l'Assemblea, accogliendo la proposta del Consiglio, ha stabilito di erogare nel seguente modo: Agli azionisti L. 1,360,000, cioè L. 34 per azione; ai fondi riserva L. 1,097,577.94; a disposizione del Consiglio di Amministrazione L. 186,719.36 ed al Governo per sua partecipazione agli utili L. 257,853.55.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione, Principe di Scalea, ha annunziato all'Assemblea, che in vista del favorevole risultato dell'esercizio il fondo per i sussidi e gratificazioni al personale era stato portato per questo anno a L. 60,000.

L'avv. Trompeo a nome degli azionisti, ha elogiato il Consiglio per la sua oculata amministrazione, approvando anche l'erogazione stabilita a favore del personale.

Dopo ciò l'Assemblea ha rieletto tutti i Consiglieri uscenti.

Il collegio sindacale è risultato così composto: *Sindaci effettivi:* cav. Carlo Grillo; prof. Ulisse Manara; cav. Do-

menico Piazzi-Montanara; sig. Giorgio Maurogordato; sig. Giuseppe Robbo.

Sindaci supplenti: sig. Adolfo Perelli; signor Lorenzo Pareti.

Nei prossimi numeri pubblicheremo, come di consueto, la Relazione del Consiglio.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Movimento nel Personale Superiore*).

Il comm. ing. Gaetano Ratti, vice direttore generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, è stato collocato, a sua domanda, in pensione, a datare dal 1° corrente.

La pratica conoscenza dell'azienda ferroviaria, la vasta cultura tecnica, gli studi da lui fatti sulle costruzioni più importanti dell'estero, e l'indole sua sempre cortese ed equanime, lo resero assai favorevolmente noto nel grande ambiente ferroviario italiano ed estero.

Lascia un ricordo di immutata cortesia fra i funzionari dell'Amministrazione a cui appartenne e delle altre italiane ed estere che sono in rapporto con essa.

A queste parole della *Perseveranza*, noi pienamente ci associamo.

Il Direttore generale, comm. Massa, in un ordine di servizio in data 30 novembre, informandone il personale, scrive non potersi distaccare *dall'ottimo suo collaboratore senza ricordare gli eminenti servizi da lui resi per oltre quarant'anni all'Amministrazione ferroviaria.*

È questo il migliore ed il più autorevole elogio che il comm. Ratti potesse ambire.

Mandiamo poi personalmente allo esimio ingegnere, al raro gentiluomo, che tanta benevolenza ed amicizia ci ha costantemente dimostrato, i nostri più fervidi auguri, perchè nel suo invocato riposo trovi il giusto compenso a cui gli dànno diritto i servizi resi all'Amministrazione ed all'ingegneria ferroviaria.

—

In pari data, il comm. ing. Fortunato Cornetti, Ingegnere Capo-Servizio della Trazione del primo Compartimento, è stato, dietro sua domanda, collocato a riposo. Così pure il comm. ing. Giovanni Battista Solito, Ingegnere Capo-Servizio aggiunto della Trazione del primo Compartimento.

Agli egregi funzionari, che tanta benemerenza acquistarono nei lunghi anni di servizio e che ci onorarono della loro amicizia, inviamo i nostri saluti affettuosi.

A surrogare, dalla data sopraindicata, il comm. Cornetti nella dirigenza del predetto Servizio, il Consiglio d'Amministrazione, nella seduta del 26 novembre, ha, sopra proposta del comm. Massa, destinato l'ing. cav. Enrico Toppia, attualmente Ingegnere ispettore principale Capo-Divisione, conferendogli il titolo di ff. di Ingegnere Capo Servizio della Trazione del primo Compartimento.

In pari tempo il cav. ing. Demetrio Tacchini, Ingegnere ispettore principale, è stato incaricato di sostituire il prefato cav. Toppia in caso di assenza od impedimento.

Felicitazioni anche ai promossi.

><

Ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa.

(*Lavori alla stazione di Sesto-Fiorentino*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto particolareggiato del primo gruppo di lavori di impianto della nuova stazione di Sesto-Fiorentino, lungo la ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa, allo scopo di sistemare convenientemente il servizio delle merci. La spesa necessaria per l'esecuzione dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 60,450, oltre al valore dei materiali metallici di armamento da impiegarsi nei nuovi impianti, valutati in L. 14,034. Fra le opere da eseguirsi figura: la costruzione di un magazzino per le merci con annesso piano caricatore; la costruzione di un piano caricatore isolato, atto al carico di testa; l'impianto di un binario attiguo al nuovo magazzino e di un secondo binario tronco sul piazzale esterno.

><

Per la ferrovia dalla città di Gallipoli al Porto.

Ci informano da Gallipoli che quel Municipio ha rinnovate le sue istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè dal Governo sia adempiuto l'obbligo che gli deriva dalla legge per la costruzione del tronco di ferrovia dalla stazione al porto di quella città.

><

Il treno di lusso Vienna-Nizza e la stazione di ***Brescia.***

C'informano da Brescia che quella Giunta Municipale ha fatto istanza al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate che il treno di lusso Vienna-Nizza, che passa da Brescia alle ore 8 circa diretto a Milano, e quello che vi passa alle ore 20 circa diretto a Venezia, treni che si fermano regolarmente a quella stazione per provvista di acqua, possano farvi servizio viaggiatori.

><

Stazione marittima di Venezia.

Il Consiglio di Stato ha approvato il progetto per la sistemazione del porto e della stazione marittima di Venezia e le convenzioni relative fra il Municipio di quella città, il Ministero dei Lavori Pubblici e l'Amministrazione della Rete Adriatica.

Il progetto importa una spesa di L. 3,500,000.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'acquisto di una gru scorrevole da quattro tonnellate da impiantarsi nella torneria ruote delle *Officine sociali di Firenze*. La spesa preventivata per tale acquisto ammonta a L. 2500;

2. La proposta per l'impianto di una comunicazione diretta fra il binario del piano caricatore e la terza linea in stazione di Poggio Mirteto, nella linea da ***Roma a Firenze.*** Spesa preventivata L. 910;

3. La proposta per l'impianto di guide all'accesso degli sportelli per la distribuzione dei biglietti nella stazione di Perugia, linea *Terontola-Foligno.* Spesa occorrente L. 330;

4. La proposta per demolire la casa cantoniera doppia al chilom. 41.442.30 e per costruirne una nuova al chilometro 41.391.39 della linea *Udine-Pontebba.* Spesa occorrente L. 5600;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Ceragioli Ettore per la fornitura di mc. 3837 di pietrisco per il completamento della massicciata lungo il tronco da Fabriano a Pergola nella ferrovia *Fabriano-Sant'Arcangelo;*

6. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare il servizio doganale nella stazione di Verona-Porta Vescovo della ferrovia *Venezia-Milano;*

7. Il preventivo della spesa di L. 610 occorrente per sistemare la posizione dei segnali a disco e per com-

pletare la soneria elettrica di controllo da segnale dal lato di Castellamare nella *stazione di Popoli;*

8. La proposta per modificare lo stato di consistenza del corpo stradale fra i chilom. 50.250 e 50.854 della ferrovia *Pistoia-Pisa;*

9. Il preventivo della spesa di L. 620 occorrente per provvedere all'approfondimento del pozzo della casa cantoniera al chilometro 91.117 della linea *Mantova-Legnago.*

(*Gare aggiudicate*).

Il 25 novembre p. p., in Ancona, presso la Direzione Generale dei lavori per la Rete Adriatica, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi all'impianto del servizio merci alla stazione di Montebello Vicentino.

Alla gara furono invitate n. 10 Ditte, ed hanno presentate offerte in numero di 8, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Soini Gaetano, col ribasso del 25 per cento sui prezzi della tariffa.

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. I contratti stipulati colle seguenti Ditte:

a) Colla Ditta Filippo Tassara e Figli, di Voltri, per la fornitura di n. 22,090 stecche d'acciaio per armamento di diverso tipo, del peso totale approssimativo di kg. 182,620;

b) Colla Società Anonima-Stabilimento metallurgico di Piombino, per la provvista di n. 125,260 piastre in ferro omogeneo per armamento, di diversi tipi, del peso totale approssimativo di kg. 250,889;

c) Colla predetta Società Anonima-Stabilimento metallurgico di Piombino, per la fornitura di n. 8100 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo per armamento di 1° tipo da m. 12, del peso approssimativo di kg. 76,140;

d) Colla Ditta Giuseppe Pozzi, di Milano, per la provvista di n. 49,400 chiavarde in ferro omogeneo per stecche, per armamento di diverso tipo, del peso approssimativo di kg. 38,602;

e) Colla Ditta Società Anonima-Stabilimento Metallurgico di Piombino, per la fornitura di n. 277,000 arpioni in ferro omogeneo per armamento di diverso tipo, del peso totale approssimativo di kg. 115,550;

f) Colla Ditta Giuseppe Pozzi, di Milano, per la provvista di n. 51,800 arpioni in ferro omogeneo per armamento, di diversi tipi, e del peso totale approssimativo di kg. 21,600;

g) Colla Ditta Fonderia Milanese d'acciaio, di Milano, per la fornitura di n. 75 cuori semplici capovolgibili, in acciaio fuso, tangente 0.12, modello n. 2, del peso totale di circa 19,500 kg.;

h) Colla Ditta G. B. Gillet, di Sestri Ponente, per la provvista di n. 20,000 chiodi in ferro omogeneo per armamento, modello R. M. 45, del peso totale approssimativo di kg. 13,000;

i) Colla Ditta Pozzi Giuseppe, di Milano, per la fornitura di n. 7772 bolloni speciali per scambi e crociamenti, di diversi tipi, e del peso totale approssimativo di kg. 8550;

l) Colla Ditta-Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche (Fonderia ex-Rocchetti, di Padova), per la fornitura di materiali accessori in ghisa e ferro, per scambi e crociamenti, modello n. 2 e 1° tipo riformato, del peso totale approssimativo di kg. 55,400, di cui kg. 8500 di ferro e kg. 46,900 di ghisa;

m) Colla Ditta-Società Anonima-Stabilimento metallurgico di Piombino, per la provvista di n. 253,300 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo per armamento di diverso tipo, del peso totale approssimativo di kg. 101,980;

n) Colla Ditta A. Grondona, Comi e Comp., di Milano, per la provvista di n. 25 carri scoperti a due assi pel trasporto merci, della portata di 17 tonn., senza freno;

o) Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per la fornitura di 400 molle di sospensione a balestra, di cui 200 del tipo *a* per carri chiusi e 200 del tipo *a bis* per carri aperti;

p) Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per la provvista di 500 molle a spira, tipo *b*, di trazione e di repulsione;

q) Colla Ditta Fratelli Diatto, di Torino, per la fornitura di n. 50 carri coperti a due assi per il trasporto di merci, della portata di 12 tonn.;

r) Colla Ditta Bochumer Verein, di Bochum, per la fornitura di 200 paia di ruote a disco piano semplice, con assi e cerchioni in acciaio Martin-Siemens, di cui 100 montati su assi da 12 tonn., e 100 montati su assi da 16 tonn.;

s) Colla Ditta Miani, Silvestri e Comp., di Milano, per la fornitura di 25 carri scoperti a due assi per trasporto merci, della portata di 16 tonn.;

2. La proposta per l'impianto di una scogliera con massi naturali a difesa della ferrovia dal mare, tra i km. 12.438 e 12.456 fra Torre del Greco e Villa Inglese, nella linea da *Napoli* ad *Eboli*. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 4600;

3. Gli schemi di contratto, di capitolato e di tariffa relativi ai lavori di ampliamento della *stazione di Reggio Centrale*, sistemazione del deposito per le locomotive;

4. Il preventivo della spesa di L. 344 occorrente per provvedere alla costruzione del soffitto e di uno zoccolo in legname nella baracca addossata al *deposito locomotive di Napoli* per adibirla ad uffici;

5. La proposta di lavori di sistemazione della sagoma stradale ai km. 328.518-328.653 e 329.116-329.246 della linea *Battipaglia-Reggio*, fra le stazioni di Ioppolo e Nicotera. Spesa occorrente L. 1200;

6. Il progetto per la costruzione di n. 5 case cantoniere doppie, rispettivamente ai km. 68.170, 75.700, 79.200, 82.480, 85.760, fra le stazioni di Pisciotta e di Torre Orsaia, nella ferrovia da *Battipaglia* a *Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 43,000;

7. Il preventivo di spesa di L. 260 per lo sgombro di materie fra le progressive 146.658 e 146.670 del tronco Bordighera-Ventimiglia, nella ferrovia da *Sampierdarena* al *Confine Francese;*

8. La proposta pel completamento della massicciata sul tronco da Monterano a Casalbuono nella ferrovia da *Sicignano* a *Castrocucco*, con annesso preventivo di spesa di L. 14.350;

9. Il contratto per la fornitura di pezzi speciali di legno quercia-rovere per scambi e crociamenti occorrenti per i lavori di ampliamento della *stazione di Potenza;*

10. La proposta pei lavori di riordinamento delle

coperture del fabbricato viaggiatori della stazione di Domodossola, nella linea *Gozzano-Domodossola*, e conseguenti riparazioni dei danni causati dalle infiltrazioni d'acqua nei locali sottostanti. Spesa occorrente L. 4600.

(*Gare aggiudicate*).

Il 22 novembre p. p., in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di ampliamento dello scalo merci di Valdellora-Spezia.

Alla gara furono invitate n. 9 Ditte e tutte nove vi concorsero, rimanendo provvisoriamente deliberataria la Ditta Gemignani Paolo, di Viareggio, col ribasso del 16 per cento sui prezzi della tariffa.

Lo stesso giorno ebbero luogo presso la medesima Direzione, le tre sottoindicate gare a licitazione privata per l'acquisto di assi e di molle a sospensione ed a spira, occorrenti per n. 500 carri recentemente appaltati alla Ditta Miani, Silvestri e Comp.:

Prima gara. — Fornitura di 1000 assi montati, di cui 200 da 12 tonn. e del peso totale approssimativo di kg. 229,000, e n. 800 da 16 tonn., del peso totale approssimativo di kg. 900,000, costituenti tre lotti, di cui due da 260 assi ciascuno ed uno da 280 assi. Le Ditte invitate alla gara d'appalto furono 15, tutte estere, le concorrenti 10. Rimase provvisoriamente aggiudicataria di tutti e 4 i lotti la Ditta Bochumer Verein, di Bochum, al prezzo di L. 29.70 al quintale per i 200 assi da 12 tonn., ed al prezzo di L. 29.85 al quintale per gli altri 800 assi da 16 tonn.; consegna della fornitura a Pino-transito;

Seconda gara. — Fornitura di n. 2000 molle di sospensione a balestra, del peso totale approssimativo di kg. 161,200, ripartite in 4 lotti, cioè: 1° lotto, 400 molle del tipo *a*; 2° e 3° lotto, 500 molle del tipo *a bis*; 4° lotto, 600 molle del tipo *a bis.* Alla gara furono invitate n. 13 Ditte, delle quali 11 estere e 2 nazionali. Concorsero le 2 Ditte italiane e 9 estere. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Bochumer Verein, di Bochum, di tutti e 4 i lotti, e precisamente al prezzo di L. 33 per le molle del 1° lotto e di L. 33,50 le molle degli altri tre lotti; consegna della fornitura a Pino-transito;

Terza gara. — Fornitura di n. 2500 molle a spira tipo *b*, di trazione e repulsione, del peso totale approssimativo di kg, 45,000, ripartita in due lotti di 1250 molle ciascuno. Alla gara furono invitate 2 Ditte italiane ed 11 estere. Concorsero le 2 italiane e 9 delle estere. Rimasero aggiudicatarie: del primo lotto, la Società Ligure Metallurgica, di Genova, al prezzo di L. 53.35 al quintale, consegna delle molle su vagone a Sestri Ponente; e del secondo lotto, la Ditta Ercken e C., di Hagen, al prezzo di L. 32.97 al quintale, consegna delle molle a Pino-transito.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possa essere approvato un progetto sottoposto alla superiore approvazione dalla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per il rialzo dei muri di contrescarpa delle cunette, nelle trincee ai chilometri 81.843-82.191 dei tronchi Gioia Tauro-Ricadi nella ferrovia da Reggio a Sant'Eufemia per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 12,300, ammettendo che ai medesimi possa provvedere la Società delle Ferrovie predette;

Ha dato il suo parere: *a*) sulla perizia di maggiore spesa occorrente per la costruzione del tronco Pergola-Acqualagna nella ferrovia da Fabriano a Sant'Arcangelo, ritenendo che all'uopo si possa autorizzare la spesa di L. 553,641.10; *b*) su di un progetto presentato dalla Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia e relativa di pubblica utilità, delle opere di definitiva sistemazione e di difesa della ferrovia Messina Siracusa in prossimità della stazione di Tremestieri, con annesso preventivo di spesa di L. 17,900;

Ha ritenuto che possa essere approvato un progetto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa con Sabina Rizzo moglie Bologna, relativo ad una sentenza per danni che essa asserisce derivati ad una sua proprietà presso Ormea, in conseguenza della costruzione della ferrovia da Ceva ad Ormea;

Ha manifestato l'avviso che possa essere approvato il progetto di contratto per la concessione alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, dell'esercizio delle Ferrovie interprovinciali venete di proprietà dello Stato;

Ha dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di costruzione del tronco da Bosco Redole a Boiano nella ferrovia Isernia-Campobasso, eseguiti dall'Impresa Guglielmo Cicognani.

><

Ferrovie della Sicilia.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete della Sicilia al 30 settembre 1897:

		In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	—	—	—
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	18	—	18
con asse portante	»	28	—	28
a sei ruote libere	»	73	—	73
ad otto ruote accoppiate	»	17	—	17
locomotive-*tenders* a quattro ruote accoppiate, per servizio treni .	»	—	—	—
locomotive-*tenders* a sei ruote accoppiate, per servizio treni . .	»	12	—	12
locomotive-*tenders* per manovre .	»	8	—	8
Totale locomotive	N.	156	—	156
II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break	N.	5	—	5
di 1ª classe	»	24	—	24
di 2ª classe	»	68	—	68
miste di 1ª e 2ª classe	»	103	—	103
di 3ª classe	»	226	—	226
miste di 2ª e 3ª classe	»	10	—	10
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	—	—	—
di 4ª classe.	»	—	—	—
(per servizi economici)				
di 1ª classe.	»	—	—	—
di 2ª classe.	»	—	—	—
miste di 1ª e 2ª classe	»	10	—	10
di 3ª classe.	»	10	—	10
Totale carrozze	N.	456	—	456
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	58	—	58
con compartim. per posta. . . .	»	22	—	22
con compartim. per posta e ritirata	»	10	—	10
Totale bagagliai	N.	90	—	90

IV. *Carri:*

scuderia	N.	9	—	9
per piccolo bestiame	»	—	—	—
per merci e bestiame, coperti	»	1144	—	1144
per merci, scoperti, ordinari:				
a sponde alte	»	302	—	302
a sponde basse	»	486	—	486
id. id. con bilico	»	29	—	29
per merci, aperti, a sponde alte, da 30 tonnellate	»	10	—	10
per merci, aperti, a sponde basse, da 30 tonnellate	»	10	—	10
a cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.)	»	21	—	21
per terra e ghiaia	»	6	—	6
spazzaneve	»	—	—	—
con sagoma per visita gallerie	»	—	—	—
con grue	»	2	—	2
Totale carri	N.	2019	—	2019

><

La Ditta A. Grondona, Comi e Comp., e l'Esposizione di Torino.

La Ditta A. Grondona, Comi e Comp., di Milano, qualora ne ottenga l'autorizzazione dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, parteciperà alla prossima Mostra di Torino, esponendo la carrozza-salone ed un carro L, facenti parte dei veicoli ultimamente aggiudicatile.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per modificazioni all'allegato 8 alle tariffe.

Giusta la proposta medesima, a cominciare dal 1° dicembre la scalo di Santa Limbania (magazzino *D*) viene abilitato al ricevimento degli effetti personali e delle masserizie dei viaggiatori che devono proseguire oltre mare, tanto se spedite come bagaglio che come merce a grande velocità.

—

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato alla superiore approvazione un progetto di modificazioni di tariffa relativo al bisolfato di soda ed alle casse pel trasporto del medesimo. Attualmente la detta merce è parificata al solfato di soda e quindi il relativo prezzo di trasporto è troppo elevato. Per tale motivo anzichè farne commercio vien lasciato disperdere negli stabilimenti di fabbricazione dell'acido nitrico di cui il bisolfato di soda è un residuo.

Per sviluppare il traffico di tale merce le predette Società si sarebbero concordate di tassarlo coi prezzi del salaccio (residuo della fabbricazione dei nitri) prescrivendo però, stante la sua natura deliquescente e corrosiva, che la relativa accettazione abbia luogo soltanto se in casse o cassoni incatramati nell'interno e che questi siano ritornati in franchigia sotto le norme dell'articolo 115 delle tariffe.

—

È stato accordato alla Ditta Afettra l'abbuono del 20 per cento sulle tasse normali per il trasporto, nel periodo di un anno, a partire dal 1° novembre p. p. di non meno di 150 tonnellate di paste, farine e granone da Napoli, Torre Annunziata, Salerno e Castellamare di Stabia a Catanzaro Marina ed a Rovereto, nonchè di 50 tonnellate di castagne e legumi secchi in senso inverso.

Alla Ditta predetta sono state anche accordate le agevolezze concesse ad altre Ditte pei trasporti di olio d'oliva dalle Calabrie al Napoletano, con l'obbligo di un traffico minimo di 50 tonnellate.

—

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con le Amministrazioni dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato per l'approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di modificazioni alle tariffe, relativo al silicato di soda. Colle modificazioni proposte si verrebbe ad una declassificazione della detta merce in forza della quale verrebbero, pel trasporto della medesima, applicati i prezzi della classe 5ª e della tariffa speciale n. 109 *D*. Colla proposta suaccennata resterebbero di niun effetto le concessioni speciali che si accordano ora per il trasporto delle merci in quistione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Piacenza. — Domenica scorsa nelle sale della Deputazione Provinciale di Genova, si è riunita la Commissione Esecutrice del Comitato per la ferrovia Genova Piacenza-Cremona, coll'intervento degli onorevoli senatore Secondi, deputati generale Dal Verme, Imperiale, Cipelli, Fabbri, Tassi, Ferraris, e dell'ing. conte Carlo Dal Verme; presiedeva il comm. Elia, Presidente Del Comitato.

Il generale Dal Verme, presentando un progetto di massima compilato dall'ing. conte Carlo Dal Verme, dava lettura di una elaborata memoria, nella quale si dimostrava la possibilità tecnica e la convenienza economica di un valico transappenninico tra Genova e la media Valle del Po, ad una altitudine non maggiore di m. 570, e con pendenza non mai superiore al 15 per mille, e con un percorso notevolmente più breve dell'attuale linea dei Giovi.

L'adunanza, ad unanimità, applaudiva al lavoro dell'ingegnere Dal Verme, e ne deliberava la stampa. Inoltre, gli intervenuti, s'intrattennero a discutere sui mezzi più efficaci e pratici per l'attuazione dell'importante opera, e votarono ad unanimità una mozione allo scopo di ottenere « che fin d'ora il Governo conceda al Comitato od alla Società di capitalisti che sarà presentata dal Comitato, la facoltà di costrurre, anche immediatamente, la ferrovia Genova-Bobbio-Piacenza-Cremona, per esercitarla poscia per conto proprio alla prima scadenza delle attuali convenzioni ferroviarie ».

I deputati Pavia e Farina telegrafarono plaudendo al Comitato e scusando l'involontaria loro assenza.

Ferrovia Napoli-Piedimonte. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha interessato il Prefetto di Caserta ad adoperarsi presso le Amministrazioni provinciali e comunali perchè sia agevolata la stipulazione dei contratti relativi alla concessione dei sussidi promessi in favore della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1897.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1897. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 270,437,482, con una differenza in più di L. 1,296,391 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15446 km., in aumento di chilometri 70, e il prodotto chilometrico ammontava a lire

17,508, con un aumento di L. 81 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi che seguono si riferiscono all'esercizio dal *1° al 30 giugno 1897.*

Dal 1° al 30 giugno 1897.

		Lunghezza assoluta	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	10,943,277	1,898
Rete Adriatica	»	5602	8,533,445	1,523
Rete Sicula	»	1093	764,857	699
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta .	»	140	85,100	607
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	173,004	420
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	73,939	126
Ferrovie diverse . . .	»	1842	1,087,550	584
Totale generale. .	Km.	15,467	21,662,172	—

Differenze in confronto del mese di giugno 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 55	+ 624,721
Rete Adriatica	»	+ 1	+ 527,933
Rete Sicula.	»	»	+ 73,757
Ferrovie dello Stato esercite dalla Società Veneta. .	»	»	— 2,276
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 4,363
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 13,498
Ferrovie diverse	»	»	+ 81,391
Totale generale . .	Km.	+ 56	+ 1,296,391

Il R. Ispettorato avverte che d'ora innanzi cessa la pubblicazione di questo postumo prospetto.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 novembre 1897.* — Nella decade dall'11 al 20 novembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,533,099.38, con un aumento di lire 73,268.90 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 novembre 1897 si ragguaglia a L. 101,340,110.66 e presenta un aumento di L 6,336,923.87 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale. Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 337,997, con un aumento di L. 16013 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1897 ammontano a L. 4,0 6,633, con un aumento di L. 208,391 sull'esercizio precedente.

Ferrovia tra le cave di Mazzano e la Rezzato-Vobarno. — I signori Gaffuri e Massardi, che ultimamente rimasero deliberatari della fornitura delle pietre lavorate pel Palazzo di Giustizia e di pietrame per opere importanti di difesa, avendo acquistato le importanti cave di Mazzano, hanno cominciato la costruzione di un tronco di ferrovia che collega le dette cave colla ferrovia Rezzato-Vobarno, superando il Naviglio con un ponte apposito.

Ferrovia Cicagna-Chiavari-Lavagna. — I signori Brotto e Laviosa hanno presentato nei giorni scorsi al Comitato promotore della tramvia a vapore Cicagna-Chiavari-Lavagna, proposta concreta per la costruzione e l'esercizio di detta linea.

I proponenti si impegnerebbero di costrurre detta linea tramviaria, secondo il progetto compilato dall'ing. E. Primo, mediante il corrispettivo *à forfait* di 1,400,000 lire, e di assumerne l'esercizio mediante il compenso annuo di L. 2400 per chilometro, coll'obbligo di stabilire quattro coppie di treni al giorno regolarmente per tutto l'anno.

Dall'introito lordo, fatta deduzione delle tasse governative, la Società proprietaria dedurrebbe innanzi tutto il corrispettivo chilometrico ai signori esercenti la tramvia, l'importo delle tasse sono tutte afferenti il capitale, compresa l'imposta di ricchezza mobile sugli interessi spettanti ai portatori delle obbligazioni sociali, ed in più il 6 0|0 sul capitale sociale.

Verificandosi una eccedenza di prodotto, questa dovrebbe essere ripartita a giusta metà fra gli esercenti e la Società proprietaria fino alla concorrenza d'un prodotto chilometrico annuo di L. 12,000.

Oltre le 12,000 lire annue, l'eccedenza sarebbe ripartita invece per un quarto a favore dell'Impresa e per tre quarti a favore della Società.

La proposta Brotto e Laviosa venne comunicata al Comitato promotore, che nella seduta di domenica scorsa procedette ad una sintetica preliminare discussione.

Ferrovia elettrica Stresa-Gignese. — Il tema è davvero da tanto tempo messo sul tappeto; molti furono i progetti, anzi, il primo, il più grandioso e completo, era quello di una funicolare che portasse fino al Motterone.

Incagliatosi questo, si venne ad un altro progetto dell'ing. Molinari, professore al Politecnico di Milano, progetto a forza d'acqua. Ma anche questo pare messo da un canto.

Ora, colla forza elettrica che dà luce a Stresa ed a Gignese dalla metà del settembre scorso, è balenata un'altra idea. Il geom. Tadini di Stresa, ha già porcorso i luoghi dove potrebbero posarsi le rotaie; pare che il progetto sia dell'ing. Berrini, piemontese.

La ferrovia passerebbe da Binda, Brisino, Magognino, Carpugnino, Vezzo, e poi Alpino o Gignese.

Tramvia elettrica Milano-Monza. — La Società Edison ha chiesto l'autorizzazione di sostituire la trazione elettrica a quella a cavalli sulla linea tramviaria Milano-Monza; al qual fine s'impiegherebbero gli stessi carrozzoni in uso a Milano.

Col nuovo servizio il tragitto avrebbe la durata di soli 40 minuti; col risparmio di 20 minuti almeno sulla durata attuale.

Tramvia Piacenza-S. Nicolò-Agazzano. — Il giorno 27 p. p., nella sala del Municipio di Agazzano ebbe luogo l'adunanza dei vari Sindaci dei Comuni interessati per trattare sull'attuazione della linea tramviaria Piacenza-S. Nicolò-Agazzano.

L'ing. Perdoni spiegò ai convenuti il suo progetto e dimostrò che la spesa occorrente per la costruzione sarebbe preventivata di L. 250,000, alla quale, come sperasi, concorrerà la Provincia per due terzi, e il rimanente sarebbe a carico dei Comuni interessati.

Dopo, venne nominato un Comitato coll'incarico di fare le pratiche presso la Società tramviaria Piacenza-Nebbrano per vedere se, nel caso in cui il progetto venisse attuato, intenda essa assumere la costruzione della linea.

Tramvia elettrica di Sampierdarena. — Il Consiglio comunale di Sampierdarena approvò alla quasi unanimità la convenzione per l'impianto della trazione elettrica sulla tramvia che collega quel Comune ai paesi vicini.

Tramvie elettriche nel Lazio. — Il Consiglio provinciale di Roma, in una sua seduta del 3 corrente, approvò le costruzioni delle linee tramviarie elettriche Roma-Frascati e Roma-Albano-Genzano Rocca di Papa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nuove linee.* — La costruzione della strada ferrata da Zermatt al Gornergrat è terminata.

Nei giorni scorsi, ebbe luogo una corsa di prova, che riuscì perfettamente.

— *Ferrovie retiche.* — Il Consiglio d'Amministrazione

delle ferrovie retiche ha risolto di assumere in servizio di quelle ferrovie l'ingegnere capo-tecnico cantonale Gill, e scelse definitivamente il tracciato della ferrovia dell'Albula di fronte a quello della ferrovia del Giulio

Approvò poi i contratti conchiusi e l'acquisto della concessione, dei piani e dei lavori preliminari per la ferrovia dell'Albula.

Fece pure acquisto della concessione per la linea Filisur-Davos ed intavolò nuove trattative colla ditta Holtzmann, circa la costruzione della rete tramviaria.

Ferrovie Francesi. — *La soppressione di una classe sulle linee a scartamento ridotto.* — Il Comitato consultativo delle ferrovie è stato chiamato a dare il suo parere sopra una proposta della Compagnia di Orléans, tendente a ridurre a due, sulle linee a scartamento ridotto concesse colla Convenzione 17 giugno 1892, il numero delle classi delle vetture viaggiatori. La Compagnia d'Orléans chiede che le due classi conservate siano la prima e la terza.

Questa riduzione del numero delle classi, semplificherebbe il servizio, assicurerebbe una buona utilizzazione del materiale e contribuirebbe ad ottenere quell'esercizio economico che implica l'adozione dello scartamento ridotto sulle linee di interesse generale. La divisione in due classi è, del resto, stabilita sopra molte linee d'interesse locale e non solleva alcuna protesta da parte dei viaggiatori.

Il signor Sibille, relatore della questione presso il Comitato consultativo, è d'avviso che la misura più conforme ai veri interessi della Compagnia, sarebbe di adottare le tariffe della seconda e terza classe, in luogo di quelle della prima e terza classe, proposte da questa Compagnia, che non può appoggiare la sua domanda sopra alcuna regola fissa.

Ferrovie Germaniche. — *L'illuminazione ad acetilene* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ordinò alle Direzioni ferroviarie di adottare definitivamente l'illuminazione a gaz acetilene nei vagoni. Gli esperimenti fatti con una miscela di questo e di un altro gaz, diedero, a parere della Regia deputazione tecnica, i migliori risultati.

Notizie Diverse

Associazione fra Utenti di Caldaie a vapore del Piemonte. — Al quesito rivolto al Ministero circa gli apparecchi per la distillazione delle vinaccie, se cioè dovessera o non ritenersi compresi fra i recipienti di vapore ai quali sono applicabili le disposizioni del nuovo Regolamento, il Ministero rispose conformemente all'istanza fatta da quest'Associazione, che a tali apparecchi non debba essere applicata la disposizione regolamentare, non potendo ritenersi che tali recipienti siano assolutamente chiusi, ossia non abbiano alcuna comunicazione coll'atmosfera.

Quest'Associazione, nel darne avviso ai numerosi interessati, è ben lieta di avere, con tale decisione, allontanato il pericolo di un nuovo aggravio ad un'industria che è assai estesa nei paesi vinicoli, ma che per le ristrettezze economiche nelle quali si svolge, ha bisogno di tutta l'attenzione del Goreno, e dei maggiori riguardi degli Agenti fiscali.

Nuovo piroscafo pel traffico col Levante. — La marina mercantile italiana si è arricchita di un nuovo grande piroscafo da carico, che la Ditta genovese Fratelli Raimondi e Molinari ha acquistato, dandogli il nome di *Perseveranza*, e destinandolo ai viaggi in Oriente.

Questo riroscafo, di costruzione inglese, ha una portata di 2200 tonn., una forza di 540 cavalli e la velocità di 10 miglia all'ora.

Perforazione elettrica. — La perforatrice elettrica di Siemens e Halske è impiegata ai pozzi di Richter della miniera di Lauralsütte (Alta Slesia). L'energia elettrica corrispondente a un cavallo per perforatrice è presa sulla rete generale della miniera per mezzo di fili di 2.5 millimetri q. A 420 colpi per minuto, la perforatrice fa senza mutare di utensile da 0.15 m. a 0.20 nello schisto tenero, e 0.10 nella pietra dura.

Essa impiega due uomini e pesa 50 kg. La colonna di affusto pesa kg. 60 e la cassa contenente la dinamo motrice pesa altrettanto.

Commercio Italo-Francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi, informa che durante i primi dieci mesi del 1897, entrarono in Francia merci italiane pel valore di fr. 110,002,000, e vennera spedite dalla Francia in Italia merci pel valore di fr. 123,572,000.

Confrontando queste cifre con quelle dello stesso periodo del 1896, risulta una maggiore entrata di merci italiane in Francia, per fr. 4,303,000, ed una maggiore esportazione francese per l'Italia per fr. 32,894,000 (commercio speciale).

I giacimenti carboniferi della Siberia. — Allo scopo d'esplorare i vasti dominii imperiali d'Altai e di Nertchinsk in Russia, fu costituita una speciale sezione geologica di Gabinetto, sotto la direzione del signor Inostrantsev, assistito dall'ingegnere di miniere Pletner e dal prof. Vennkoff dell'Università di San Vladimiro, il quale, fu specialmente incaricato di studiare i giacimenti di carbone fossile. Ora, questi, nella sua relazione sul bacino carbonifero di Kouznetsk, osserva che i limiti del medesimo sono definiti dagli affioramenti dei calcari infra-carboniferi e dai depositi devoniani. Al di là di questi calcari, una serie di letti formati di ghiaia e di durissime arene nere, costituisce la zona littoranea del bacino. Non v'ha dubbio, osserva il prelodato professore, che i giacimenti di carbon fossile appartengano al sistema carbonifero, il che è provato anzitutto dalle condizioni generali stratigrafiche del bacino e poi dai residui organici delle arenarie schistose intercalate col carbone.

Il giubileo della Casa Siemens e Halske. — A Berlino si è recentemente celebrato il cinquantesimo anniversario della fondazione della Società Siemens e Halske, ingegneri elettricisti, con la presentazione ai capi della Ditta di numerosi indirizzi di congratulazione e d'un ritratto del signor Werner Siemens. Il signor Carlo Siemens, in tale occasione, lesse l'atto di costituzione di un fondo di un milione di marchi a beneficio degli operai impiegati della Ditta.

Congresso internazionale di chimica applicata. — Il terzo Congresso internazionale di chimica applicata si terrà a Vienna nel luglio del prossimo anno. Esso durerà 5 giorni.

Si è già costituito il Comitato organizzatore, gli uffici del quale sono nella Schonburgstrasse, 6. Ad una riunione di tale Comitato, tenutasi di questi giorni, si decise di formare una sezione speciale per l'elettrochimica.

Il commercio del Belgio. — Rileviamo dai fogli belgi che, durante i primi dieci mesi dell'anno corrente, le importazioni nel Belgio raggiunsero un valore di franchi 1,308,535,000, e le esportazioni quello di fr. 1,245,400,000.

Un gran numero di rubriche nuove, per le quali mancano le indicazioni, riguardo al 1896, essendo state introdotte nel Bollettino ufficiale, non è possibile, per il momento, fare un confronto tra i risultati generali del commercio per i primi dieci mesi del 1897 e l'eguale periodo del 1896.

Gl'introiti doganali, verificatisi nei dieci mesi del 1897, ascesero a fr. 38,558,692, contro 39,194,883 avutisi nei dieci mesi del 1896, dal che emerge una diminuzione a danno del 1897 di franchi 638,191, vale a dire del 2 per cento.

Il movimento dei porti belgi fu di 6841 navi all'entrata, con 6,574,852 tonnellate di merci, contro 6506 navi e tonnellate 6,234,400, ossia, nel 1897, aumento di navi entrate 335 e tonnellate 340,452; le navi partite nell'anno stesso furono 6836, con tonnellate 6,603,463, contro 6500 navi e tonnellate 6,248,159 nel 1896, vale a dire aumento, nel 1897, di 330 navi e 355,304 tonnellate.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (13 dicembre). — Appalto di rotaie e ferri minuti per l'armamento del tronco Fratte-Capezzano.

Rete Mediterranea. — Per la fornitura della ghiaia pei lavori di completamento della stazione di smistamento di Milano P. S. Importo L. 37,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 9 dicembre corrente, ore 10.30;

Per appalto lavori d'ampliamento del magazzino merci P. V. ed opere correlative in stazione di Massa. Importo L. 13,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 13 dicembre corrente, ore 10.30.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 3 dicembre). — Colla Ditta De Miglio Francesco, di Cotrone, per appalto lavori di sistemazione del fosso a sinistra della linea Taranto-Reggio, fra le progressive 246.476 e 246.839;

Colla Ditta Ciovini Gaspare, di Milano, per sistemazione della trincea di Lomello, alle progr. 14.630 e 14.819 della linea Torreberretti-Pavia;

Colla Ditta Antonio Grancini e C., di Milano, per fornitura di kg. 5000 di pasta per autopoligrafo;

Colla Ditta A. Grondona, Comi e C., di Milano, per fornitura di 8 carrozze di terza classe senza freno a mano, serie C.c;

Colla Ditta medesima per fornitura di 10 carrozze di prima classe a tre compartimenti, due ritirate, con freno automatico Westinghouse, riscaldamento a vapore ed illuminazione elettrica;

Colla Ditta Miani, Silvestri e C., di Milano, per fornitura di 400 carri scoperti a due assi per trasporto merci;

Colla Ditta medesima per fornitura di 100 carri coperti per trasporto derrate alimentari, della portata di 12 tonnellate, serie H B. c d.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Ferrara (10 dicembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di consolidamento arginale esterno al froldo Menate a sinistra di Reno. Importo L. 45,060. Cauz. provv. L. 3000. Fatali 20 dicembre, ore 12.

Prefettura di Bologna (13 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riparazione frontale di 13 località del torrente Samoggia nel tronco compreso fra la borgata Forcelli ed il suo sbocco nel Reno, nei Comuni di Sala Bolognese e S. Giovanni in Persiceto. Importo L. 50,000. Cauz. provv. L. 2500.

Genio Militare di Roma (15 dicembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori varî a Monte Ciocci (scavo trasporto e formazione di rinterro, opere murarie in pietra, tufo, cementizie, laterizie ed opere in ferro) della cinta fortificata di Roma. Importo L. 26,000. Cauz. L. 2,600.

Municipio di Civitavecampomarano (16 dicembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la condottura dell'acqua potabile. Importo L. 37,168.70. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 31 dicembre.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (18 dicembre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di scavazione del fondo e di estirpamento dei banchi rocciosi all'imboccatura Nord del porto nuovo di Livorno e di approfondamento del canale di accesso all'esterno dell'imboccatura stessa. Importo ridotto L. 589,533 (ribasso ottenuto 6.20 0[0).

Prefettura di Ravenna (20 dicembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la trasformazione della sponda murata con fondazione in calcestruzzo di un settimo ed ultimo tratto di palafitta interna totalmente deperita a destra del porto Canale Corsini (m. 17). Importo L. 15,993.89. Cauz. provv. L. 800. Fatali a destinarsi.

Municipio di Meta (20 dicembre, ore 11, prima asta). — Appalto dei lavori per la costruzione della via rotabile per la marina. Importo L. 66,500. Cauz. provv. L. 3350. Fatali 8 gennaio, ore 11.

Genio Militare di Cagliari. — (21 dicembre, ore 13, unico e definitivo). — Appallo dei fabbricati occorrenti pei materiali e servizi di artiglieria nella località denominata « Il Carmine » (campo trincerato di Ozieri). Importo L. 215,000. Cauz. L. 21,500. Lavori compiuti in 300 giorni.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria — Genova (14 dicembre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di Tonn. 500 di **carbone** agglomerato in formelle a L. 30. Cauz. provv. L. 1500. Consegna a giorni 40.

Regia fabbrica d'armi. — Terni (11 dicembre). — Fornitura di **acciaio** e **ferro**. Importo L. 73,675.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Novem. 27	Dicem. 4
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	508
» » Mediterranee	»	518	527
» » Meridionali	»	715.75	729.75
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	385
» » » (2ª »)	»	366	370
» » Secondarie Sarde	»	276	270
» » Sicule	»	648	648
Buoni Ferrovie Meridionali	»	550	550
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	307.50	309
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	342	342
» » Gottardo 4 %	»	100.25	101.15
» » Mediterranee 4 0[0	»	508	507
» » Meridionali	»	324	325
» » Meridionali Austriache	»	408	414.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	316	316
» » » 2ª emiss. »		307	300
» » Pontebba	»	481.50	480
» » Sarde, serie *A*	»	312	317
» » » serie *B*	»	314	314
» » » 1879	»	309	310
» » Savona	»	340	340
» » Secondarie Sarde	»	464.50	464
» » Sicule 4 0[0 oro	»	496	499
» » Tirreno	»	488	488
» » Vittorio Emanuele	»	338	339.25

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

15 dicembre. — **Società Italiana degli Omnibus Marittimi.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 11 nella sede sociale in Napoli.

15 dicembre. — **Società Monregalese per opere pubbliche.** Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella sede della Banca di Mondovì, per deliberare sulla vendita della tramvia.

18 dicembre. — **Navigazione Generale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Roma.

26 dicembre. — **Società Veneta di Navigazione a vapore Lagunare.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 13.30 nella Camera di Commercio di Venezia.

Banche e Società diverse.

15 dicembre. — **Società Anonima d'Esportazione agricola Cirio.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Firenze.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ministero del Tesoro. — Dal 7 corrente saranno pagate le cedole dei titoli al portatore al 5 0[0 lordo ed al 4 0[0 netto, con scadenza al 1° gennaio 1898.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Elenco delle obbligazioni estratte il 30 novembre e rimborsabili alla pari dal 1° gennaio p. v. 3681 1122 2861 0408 0962 2830 2728 3216 4070 0571 0878 3575 1489 2020.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 32ª Decade — dall'11 al 20 Novembre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	1,041 517.47	59,654.79	442,276.19	1,830,511.41	13,093.69	3,378,053.55	4,307.00
1896	963,000.52	55,943.95	420,710.05	1,739,460.24	4,730.50	3,183,845.26	4,248.00
Differenze nel 1897	+ 78,516.95	— 5,289.16	+ 21,566.14	+ 91,051.17	+ 8,363.19	+ 194,208.29	+ 59.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	35,448,417.88	1,714,080.56	12,837,543.90	43,789,706.34	360,618.57	94,150,367.25	4,253.64
1896	34,139,194.43	1,705,170.26	12,112,626.57	40,023,443.05	366,538,99	88,346,973.30	4,248.00
Differenze nel 1897	+ 1,309,223.45	+ 8,910 30	+ 724,917.33	+ 3,766,263.29	— 5,920.42	+ 5,803,393.95	+ 5.64
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1897	59,105.84	963.10	17,401.88	77,078.25	496.76	155,045.83	1,464.69
1896	82,077.51	2,729.05	31,601.03	158,052.78	1,524.85	275,985.22	1,377.00
Differenze nel 1897	— 22,971 67	— 1,765.95	— 14,199.15	— 80,974.53	— 1,028.09	— 120,939.39	+ 87.69
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1897	2,399,815.54	63,272.73	835,251.06	3,850,353.13	41,050.95	7,189,743.41	1,400.34
1896	2,338,087.76	63,690.51	782,161.04	3,430,522 83	41,751.35	6,656,213.49	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 61,727.78	— 417.78	+ 53,090.02	+ 419,830.30	— 700.40	+ 533,529.92	+ 23.34

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
612.14	615.08	— 2.94	17,923.68	16,889.45	+ 1,034.23

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1896.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1896		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3609	32189	2522	24469
Francia	1416	7194	1630	12294	3559	28978	2143	21784
Belgio	359	1728	513	4237	835	6172	476	4444
Germania	63	105	260	1189	5233	31343	5170	31238
Austria-Ungheria	4	32	21	334	482	5388	478	5356
Russia	64	51	84	91	1084	5197	1020	5146
Italia	11	35	49	309	387	2447	376	2412
Olanda	59	208	379	2003	584	3168	525	2960
Spagna	3	—	3	—	21	169	18	169
Svezia Norvegia	1	6	1	6	45	439	44	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia	94	153	200	1342	1371	17416	1277	17263
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	28610	517382	25175	505112
Svizzera	—	—	—	—	628	4908	628	4908
Rumenia	—	—	—	—	109	543	109	543
Persia	—	—	—	—	4	36	4	36
Africa	—	—	—	—	11	73	11	73
Repubblica Argentina	—	—	—	—	173	711	173	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale	6602	29562	13023	80802	46801	656686	40199	627124.
Freni non automatici	2637	11788	2755	9992	2747	8898	667323	
	9239	41350	15778	90794	49548	665584	Nel solo 1896 l'aumento fu di 110962 apparecchi.	
Totale generale	50589		106572		715132			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	178 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.—Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASS. (***)	Treno di lusso CALAIS-ROMA settimanale il lunedì part. da LONDRA	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — p.	11 — p.	10 55 a.	11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 p.		2 20 p	12 20 a.	12 15 p.	12 20 a.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — p.	1 19 a.	12 49 p.	1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—	—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 — a.	—	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 p.	3 33 a.	2 54 p.	3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 p.	3 38 a.	2 59 p.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — p.	5 38 a.	4 35 p.	Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 p.	6 48 a.	4 50 p.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 p.	7 31 a.	—	
		(B) 1a e 2a classe		1a 2a cl.	1a 2a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 05 p.	2 15 p.	—	
Dijon	Arr.	1 47 a.		2 15 a.	7 05 p.	9 45 p.	9 29 a.
Genève	—	—		8 46 a.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	6 28 a.		7 53 a.	12 02 a.	—	1 35 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 29 a.	12 2[illegible] a.	—	1 57 p.
Modane	—	9 48 a.		1 44 p.	3 09 a.	5 — a.	4 37 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	8 10 a.	9 03 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 50 p.		7 55 p.	8 45 a	—	
Novara	Arr.	4 40 p.		9 51 p.	10 41 a.	—	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	11 40 a.	—	
					1a 2a cl.		
Torino	Par.	3 05 p.		8 10 p.	8 40 a.	9 10 a.	
Genova	Arr.	6 43 p.		11 20 p.	12 — p.	11 24 a.	
San-Remo	—	11 31 p.		3 48 a.	4 42 p.	—	
Pisa	—	11 23 p.		3 50 a.	4 45 p.	3 55 p.	
Firenze	—	1 10 a.		7 20 a.	7 05 p.	—	
Livorno	—	12 — p.		5 32 a.	5 53 p.	—	
Roma	—	7 05 a.		10 50 a.	11 30 p.	10 35 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 45 p.	7 10 a.	7 10 a.	
Brindisi	—	—		—	6 17 p.	—	
Torino	Par.	3 05 p.		7 05 p.	8 40 a.		9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 36 p.		8 55 p.	10 18 a.		11 11 p.
Bologna	—			2 31 a.	2 50 p.	Dal 15 novembre partenza da LONDRA	3 22 a.
Ancona	—	—		7 12 a.	11 — p.		7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	11 — a.		5 35 p.
Firenze	—	—		6 34 a.	6 03 p.		Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		1 10 p.	11 25 p.		
Napoli	Arr.	—		6 45 p.	7 10 a.		

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASS.	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASS.	Treno di lusso ROMA-CALAIS settimanale il sabato part. da ROMA
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	Dal 20 novembre partenza da ROMA
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p	
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a	
Alessandria	—	6 38 a.	8 37 a.	10 38 a.	9 05 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p	
Brindisi	Par.	—	—		9 35 a.	—
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 25 p.	11 25 p.
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	9 55 p.	8 — a.	8 30 a.
Livorno	—	9 35 p.	—	4 — a.	1 40 p	—
Firenze	—	8 20 p.	—	—	11 40 a.	—
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 30 a.	2 20 p	2 45 p.
San-Remo	—	7 16 p.	—	3 32 a.	12 28 p	—
Genova	—	2 44 a.	6 40 a.	8 35 a.	6 58 p	6 22 p.
Torino	Arr.	7 45 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p	9 55 p.
Milano	Par.	—	10 55 a.		8 15 p.	—
Novara	—	4 30 a.	11 51 a.		9 12 p.	—
Torino	Arr.	8 25 a.	1 45 p.		11 02 p	—
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	10 03 p.
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 28 p.		2 26 a.	12 35 a.
Chambéry	—	3 42 p.	8 22 p.		4 56 a	—
Aix-les-Bains	—	4 15 p.	8 55 p.		5 22 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 42 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	2 08 a.		11 34 a.	7 34 a.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 55 a.		5 32 p.	—
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			7 07 p.	—
	Arr.	8 14 antim.			8 — p.	12 12 p.
Paris-Nord (*Buffet*)		(A) 1a 2a cl.	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* 1a, 2a, 3a (**)	
	Par.	9 — a.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	12 20 p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 36 a.	12 mer.	1 25 p.	10 47 p	1 45 p.
	Par.	10 41 a.	12 20 p.	1 30 p.	10 52 p	1 50 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 12 p.	1 50 p.	—	12 34 a.	—
	Par.	12 14 p.	1 53 p.	—	12 36 a.	—
(ora francese)	Arr.	12 54 p.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a	3 50 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 10 p.		3 45 p.	1 35 a.	3 51 p.
Douvres	—	3 05 p.		5 45 p.	3 45 a.	5 45 p.
Londres Victoria	Arr.	4 50 p.		7 30 p.	5 40 a.	7 30 p.
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 p.	5 50 p.	7 35 p.	5 40 a.	7 35 p.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. Prende in tutti i punti serviti viaggiatori di 3a classe per l'Inghilterra soltanto. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. Prende in 3a classe per tutti i punti serviti i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra soltanto. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.55 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000)

DIREZIONE in Torino *Via Venti Settembre, N. 40*	OFFICINE in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - TORINO

RAYNALD LEGOUËZ. — **De l'emploi du Bouclier dans la construction des souterrains.** 1 vol. in-8°, avec 335 fig., relié toile . . . . L. **22** —

CL. CHÔMIENNE. — **Fabrication de l'Acier** et procédés de forgeage de diverses pièces. Un volume in-8°, avec 57 figures et 26 planches . . . . . . L. **11** —

E. SÉRAFON. — **Les Tramways, les chemins de fer sur routes, les automobiles et les chemins de fer de montagne à crémaillière.** Quatrième édition complètement refondue par H. DE GRAFFIGNY et J. B. DUMAS. Un vol. in-8°, avec 199 figures. . . . L. **22** —

C. M. CHEVREUX. — **Traité de la construction des Yachts à voile.** 1 vol. in-8°, avec atlas de 30 planches L. **29** —

Memento de l'Architecte et de l'Entrepreneur. Théorie, pratique et législation du bâtiment contenant 1070 fig. et 5 planches hors texte, par L. A. BARRÉ, avec la collaboration d'Architectes, de Spécialistes e de P. BARRÉ fils. Un volume in-16°, relié toile, avec nombreuses figures et planches. . . . . . . L. **11** —

Presso la Libreria Casanova trovasi un completo assortimento di Opere di Ingegneria (Matematica, Meccanica, Idraulica, Chimica, Fisica, Elettricità, Astronomia, ecc.).

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 11 Dicembre 1897 NUM. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1896-97

Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci all'Assemblea generale degli Azionisti del 29 novembre 1897.

SIGNORI!

Il risultato dello scorso esercizio può dirsi, a buon diritto, assai soddisfacente.

Il traffico nel suo insieme è in via di notevole miglioramento, e, col maggior prodotto, compensa le cure che poniamo nel promuoverne lo sviluppo. Persistendo in questo proposito, per venire in aiuto della crisi agrumaria e per favorire l'industria principale dell'isola, abbiamo accordato, in via d'esperimento, eccezionali riduzioni di prezzo, nei trasporti degli agrumi e degli sterri di zolfo.

La diminuzione delle spese, quantunque sia dovuta principalmente all'eliminazione di taluni titoli di spesa che figuravano nel precedente bilancio, vi attesta lo spirito di rigorosa economia col quale procede la vostra Amministrazione, soprattutto se terrete conto della cresciuta quantità dei trasporti.

Questo spirito di economia non ci ha impedito però di migliorare le condizioni del personale, che, per molti rispetti, si è reso meritevole della nostra considerazione; i relativi capitoli di spesa sono infatti fra i pochi che presentino un aumento.

Il favorevole risultato dello scorso esercizio è stato poi accresciuto da una sopravvenienza attiva di 416,000 lire emersa dalla revisione dei conteggi relativi ai carichi di massicciata da noi eseguiti dal 1885 in poi, in parte con fondi nostri e in parte con fondi dell'allegato *B* e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Nei rapporti col Governo abbiamo continuato ad ispirarci a quella deferente arrendevolezza, che ci è sembrata in ogni tempo il miglior modo per superare le inevitabili difficoltà che sorgono nella esecuzione di un contratto così complicato come quello che regola l'esercizio ferroviario.

Ritirato il progetto propugnato dagli onorevoli ministri Saracco e Perazzi per la sistemazione dei fondi di riserva e della Cassa aumenti patrimoniali, abbiamo aderito a quello sostituitogli dall'onorevole Prinetti, accettando per gli esercizi 1896-1897 e 1897-1898 l'assegnazione di lire 1,500,000 fattaci dal Governo mediante il contributo, da parte nostra, di lire 150,000 a carico dei prossimi esercizi.

È da sperare però che in seguito, col miglioramento delle condizioni della pubblica finanza, saranno prese dal Governo in maggior considerazione i bisogni della nostra rete, e verranno meglio apprezzate le ragioni che ci assistono per vedere in più larga misura sussidiata la Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Nell'intento poi di dirimere alcune divergenze sorte circa la liquidazione della quota spettante allo Stato sugli utili sociali, siamo addivenuti al componimento risultante dalla convenzione 26 giugno 1897.

Il bilancio dello scorso esercizio è stato da noi conformato agli accordi presi in quell'occasione col Governo, e questo vi spiega le differenze anche di forma, che riscontrerete nel bilancio e nel conto profitti e perdite.

I. — Ordinamento del servizio.

Nell'esercizio di cui v'intratteniamo, nessuna innovazione si è verificata nell'ordinamento dei servizi.

Le Direzioni locali di Palermo, Messina, Catania e Caltanissetta hanno continuato a funzionare come nello scorso esercizio.

Per darvi un'idea della ripartizione del personale sociale nelle Direzioni locali e negli uffici della Direzione generale, vi rassegniamo il seguente prospetto, in cui, di fronte al personale, esclusi gli avventizi) esistente al 30 giugno 1897, è indicato quello degli esercizi antecedenti.

Personale stabile e provvisorio.

UFFICI, SERVIZIO E DIREZIONI LOCALI	NUMERO DEGLI IMPIEGATI ED AGENTI AL 30 GIUGNO												
	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885
	CHILOMETRI IN ESERCIZIO												
	1100	1100	1100	1036	1003	857	788	720	706	673	667	637	599
Servizio generale.	4	4	4	3	4	4	4	4					
Ufficio sede.	6	6	6	7	7	7	8	8					
Segretariato	36	33	32	32	31	31	29	28					
Ragioneria	27	27	29	29	29	28	29	28					
Contenzioso	5	5	5	4	4	4	4	4					
Ufficio controllo	95	84	79	89	80	83	77	75					
» cassa	12	12	11	11	11	11	10	11					
» approvvigionamenti	24	23	25	29	25	26	27	23					
» sanitario	6	5	5	6	6	6	6	5					
» istituti di previdenza	9	9	9	9	10	10	10	8					
» lavori	37	38	37	37	44	48	53	56					
» del materiale	20	19	15	20	19	19	18	17					
» del traffico	28	29	28	25	23	23	23	26					
Officine	492	518	544	526	540	507	488	502					
Magazzini	57	60	60	64	75	74	70	73					
Direzione locale di Palermo	910	881	870	811	807	791	786	774					
» di Caltanissetta	579	571	553	541	491	490	482	474					
» di Catania.	1,185	1,142	1,139	745	755	614	575	569					
» di Siracusa	—	—	—	337	350	260	216	237					
» di Messina.	689	688	672	638	533	499	521	523					
Personale in disponibilità	—	—	—	—	—	—	2	19					
	4,221	4,154	4,126	3,963	3,844	3,535	3,438	3,464	3,595	3,628	3,749	3,849	3,941
Personale addetto al servizio dello Stretto di Messina	17	18	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4,238	4,172	4,132	3,969	3,844	3,535	3,438	3,464	3,595	3,628	3,749	3,849	3,941

Dal prospetto più sopra inserito risulta che al 30 giugno 1897 avevamo un aumento di n. 66 agenti di nomina stabile e provvisoria, rispetto alla stessa data dell'anno precedente, e ciò per sistemare meglio il servizio delle linee in correlazione collo sviluppo del traffico.

Riducendo poi ad unità le giornate di lavoro prestate saltuariamente dagli avventizi per lavori ordinari, abbiamo una forza media di 539 agenti, e perciò il numero complessivo degli agenti (uomini) che prestava servizio nel 1896 97 si può ritenere di 4238+539=4777.

Le telegrafiste, scrivane, ripartitrici, guardabarriere e guardacessi raggiunsero il numero di 746.

Dal prospetto qui a fianco risulta la spesa di personale ripartita nei vari titoli della contabilità sociale, in confronto di quella dell'anno antecedente.

UFFICI E SERVIZI		Spesa di personale 1896-97 Media km. eserc. 1100	Spesa di personale 1895-96 Media km. eserc. 1100	Differenza In più	Differenza in meno
Spese generali di ammin. e di esercizio (competenze al personale dell'Ammin. centrale)		755.181.18	758,678.03	—	3,496.85
Servizio della manutenzione	Uffici	122,919.37	118,103.97	4,815.40	—
	Linea	1,612,487.83	1,529,002.40	83,485.43	—
Servizio della trazione	Uffici	62,209.23	59,267.99	2,941.24	—
	Personale depositi locom.	810,466.25	787,042.87	23,423.38	—
Servizio del movimento e traffico	Uffici	123,056.33	118,294.84	4,761.49	—
	Stazioni	1,246,692.19	1,201,681.47	45,010.72	—
	Convogli	370,250.46	367,691.80	2,559.16	—
	Telegrafi	85,253.06	83,393.66	1,859.40	—
Totali		5,138,515.90	4,973,156.53	168,856.22	3,496.85
Aumento sull'esercizio precedente				165,359.37	

SPESA DEL PERSONALE ADDETTO ALL'ESERCIZIO

Indicazioni	Stipendio o paga	Lavoro straordinario	Malaria	Servizio notturno	Indennità speciale	Alloggio	Premi	Percorrenze	Trasferte e traslochi	Gratificazioni sussidi, ecc.	Totale	Media annuale dei chilometri in esercizio	Spesa media annuale per chilometro di linea
Totale dell'esercizio 1895-96	3,934,355.66	80,573.55	137,395.55	100,433.71	25,900.04	28,406.04	238,707.51	143,931.76	162,814.80	120,637.91	4,973,156.53	1100	4,521.05
Totale dell'esercizio 1896-97	4,041,430.24	99,247.60	139,393.02	106,728.48	23,812.26	31,572.96	246,194.60	143,960.95	176,606.27	129,569.43	5,138,515.90	1100	4,671.37
Differenza nell'anno 1896-97	+ 107,074.58 (1)	+ 18,674.05	+ 1,997.47	+ 6,294.77	— 2,087.78	+ 3,166.92	+ 7,487.18	+ 29.19	+ 13,791.47	+ 8,931.52	+ 165,359.37	»	+ 150.32

(1) Le differenze in più nei vari capitoli di spese dell'anno 1896-97, in confronto all'esercizio precedente, debbonsi attribuire all'aumento del personale in servizio per lo sviluppo del traffico.

Vi abbiamo presentato il precedente prospetto affinchè possiate rilevare in qual modo si riparti, nelle diverse categorie di compenso accordate al personale, la maggiore spesa di lire 165,359.37.

Dai risultati dei prospetti più sopra inseriti si possono trarre le seguenti deduzioni:

a) La spesa media del personale per chilometro di linea fu di lire 4,671.37, senza tener conto del personale delle officine che, com'è risaputo, va a carico delle spese di riparazione del materiale.

b) Il personale stabile, provvisorio ed avventizio, compreso quello delle officine, risponde per chilometro di linea a: Uomini . . . . N. 4.34
Donne . . . . » 0.68

II. — Esercizio della Rete.

§ 1. — Traffico.

Lo sviluppo complessivo della Rete era, al 30 giugno 1897, escluse le linee marittime dello stretto di Messina, di chilometri 1100, come nell'anno passato; quindi la lunghezza media di tutte le linee ferroviarie esercitate alla data anzidetta risulta ancor essa di chilometri 1100, come rilevasi dal prospetto n. 1.

Il prodotto lordo, depurato dalle sole tasse erariali e di bollo, ascese complessivamente, nell'esercizio 1896-97, come risulta dal prospetto n. 3, a lire 10,338,169.18, e cioè a lire 9,398.33 per chilometro di linea esercitata.

Dal confronto del prodotto anzidetto con quello complessivo dell'esercizio antecedente in lire 9 869,881 62, rilevasi un aumento nell'esercizio 1896-97 di lire 468,287.56, corrispondente a lire 425 71 per chilometro.

Ripartendo il prodotto complessivo di lire 10,338,169.18 tra la Rete principale e la Rete complementare si ha:

per la Rete principale: un montare di lire 8,099,687.77, corrispondente a lire 13,148.84 per chilometro;

per la complementare: un montare di lire 2,238,481.41, corrispondente a lire 4,624.96 per chilometro.

Confrontando ora le cifre suesposte con quelle relative all'antecedente esercizio 1895-96, si ottiene, per la Rete principale, il considerevole aumento di lire 305,946.92, uguale a lire 496.67 per chilometro; e per le linee complementari l'aumento, ancor esso non indifferente, di lire 162,340 64, corrispondente a lire 335.41 per chilometro.

In conseguenza di siffatti aumenti, anche il prodotto medio chilometrico è aumentato, e cioè:

per la Rete principale: da lire 12 652.17 a lire 13,148 84;

per le linee complementari: da lire 4,289.55 a lire 4,624.96.

Ripartendo ora il prodotto di tutta la Rete nelle varie categorie di trasporti, e mettendo i relativi risultati in confronto con quelli del decorso esercizio 1895 96, si ottengono i seguenti risultati:

Ripartizione dei prodotti della Rete principale depurati dalle tasse erariali.

Categorie dei trasporti	Prodotto del 1896-97 km. esercitati 616	Prodotto del 1895-96 km. esercitati 616	Differenza in più	Differenza in meno
Viaggiatori	3,202,666.20	3,209,221.65	»	6,555.49
Bagagli e cani	69,804.13	72,148.73	»	2,344.60
Merci a grande velocità . . .	359,215.11	353,498.22	5,716.89	»
Merci a piccola velocità accelerata	367,656.99	389,098.77	»	21,441.78
Merci a piccola velocità ordinaria.	4,048,179.50	3,721,103.55	327,075.95	»
Prodotti indiretti.	52,165.84	48,669.89	3,495.95	»
	8,099,687.77	7,793,740.85	336,288.79	30,341.87
Aumento sull'esercizio precedente.			305,946.92	

Ripartizione dei prodotti delle linee complementari depurati dalle tasse erariali.

CATEGORIA dei TRASPORTI	Siracusa Licata — Prodotto del 1896-97 Km. in eserc. 218 (Media 218)	Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 218 (Media 218)	Differenza in più	Differenza in meno	Valsavoia Caltagirone — Prodotto del 1896-97 Km. in eserc. 67 (Media 67)	Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 67 (Media 67)	Differenza in più	Differenza in meno	Messina Patti-Termini — Prodotto del 1896-97 Km. in eserc. 195 (Media 195)	Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 195 (Media 195)	Differenza in più	Differenza in meno
Viaggiatori.	285,415.70	283,273.77	2,141.93	»	117,215 63	128,937 87	»	11 722.24	809.281 25	795,521.87	13,756 38	»
Bagagli e cani	4,708.60	4,641.21	67.39	»	1,206,78	1,413 93	»	207.15	16,544 82	15,347.22	1,197.60	»
Merci a grande velocità	18,682.07	16,979.05	1.703.02	»	7,031.18	7,473.97	»	442.79	73,900.92	69.040.73	4,860.19	»
Merci a piccola velocità accelerata.	6,862 86	9,370.90	»	2,508 04	15.350 63	13,392.07	1,958.56	»	212,614.42	164,743.49	47,870 93	»
Merci a piccola velocità ordinaria .	193,026.44	154,895.20	38.131.24	»	79,359.49	58,722.66	20 636.83	»	357,558.72	322,810.20	34,748.52	»
Prodotti fuori traffico	4,525.14	1,456.11	3,069.03	»	3,724.11	852.41	2,871 70	»	6,946.03	5,819.86	1,126.17	»
Totali	513,220 81	470,616.24	45,112.61	2,508 04	223,887.82	210,792.91	25,467.09	12,372.18	1,476,846.16	1,373,286.37	103,559.79	»

CATEGORIA dei TRASPORTI	Licata al Porto e al Molo — Prodotto del 1896-97 Km. in eserc. 2 (Media 2)	Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 2 (Media 2)	Differenza in più	Differenza in meno	Siracusa-Siracusa Porto — Prodotto del 1896-97 Km. in eserc. 2 (Media 2)	Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 2 (Media 2)	Differenza in più	Differenza in meno	Linee complementari riunite — Prodotto del 1896-97 Km. in eserc. 484 (Media 484)	Prodotto del 1895-96 Km. in eserc. 484 (Media 484)	Differenza in più	Differenza in meno
Viaggiatori.	»	»	»	»	»	»	»	»	1,211,912.58	1,207,736.51	4,176.07	»
Bagagli e cani	»	»	»	»	»	»	»	»	22,460.20	21,402.36	1,057.84	»
Merci a grande velocità	»	»	»	»	»	»	»	»	99,614 17	93,493.75	6,120.42	»
Merci a piccola velocità accelerata.	»	6.03	»	6.03	19.53	»	19.53	»	234,847.44	187,512.49	47,334.95	»
Merci a piccola velocità ordinaria .	19,709.63	18,167.69	1,541.94	»	4.206.82	2,561.89	1,664.93	»	653,861.10	557,157.64	96,703 46	»
Prodotti fuori traffico	19,82	4 82	15.00	»	570.82	704.82	»	134.00	15,785.92	8,838.02	6,947.90	»
Totali	19,729.45	18,178.54	1,556.94	6.03	4,797.17	3.266.71	1,664.46	134.00	2,238,481.41	2,076.140.77	162,340.64	»
Aumento sull'esercizio precedente . . . L.											162,340.64	

Dall'esame dei prospetti che precedono, chiaramente si rileva che il considerevole aumento ottenutosi nei prodotti della Rete principale, si verificò nella piccola velocità ordinaria, e che i prodotti delle altre categorie di trasporto diedero poche differenze in più ed in meno.

Quest'aumento nei prodotti della piccola velocità è dovuto in gran parte al maggior trasporto di zolfi, di legnami, di combustibili, minerali e di altre merci minori.

Nella Rete complementare poi, l'aumento di prodotto, considerato complessivamente, si riscontrò in tutte le ca-

tegorie di trasporto, e, più che in altre, nella piccola velocità ordinaria ed accelerata.

Analizzando linea per linea i prodotti della Rete complementare, si rileva che soltanto nella Valsavoia-Caltagirone si ebbe una qualche diminuzione nella categoria dei viaggiatori, e che nella Siracusa-Licata il traffico prese notevole sviluppo, essendosi ottenuto un aumento di prodotto non indifferente in quasi tutte le categorie di trasporto, specialmente nella piccola velocità ordinaria.

(*Continua*).

CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO DELLA MEDITERRANEA

Rapporto del Comitato sulle operazioni e stato economico per l'anno 1896 (7° dell'istituzione).

I. — In adempimento a quanto prescrive l'art. 43 dello statuto del Consorzio di mutuo soccorso Mediterraneo si riportano i dati e le notizie d'indole finanziaria e statistica riguardanti la gestione del 1896.

II. — I dati contabili dell'anno 1896 si mantennero in relazione con quelli degli anni precedenti.

Da una parte, infatti, gli introiti per contributi dei compartecipanti e dell'Amministrazione subirono il progressivo incremento normale dovuto all'aumento dei soci, e dall'altra le spese crebbero pressochè nelle loro costanti proporzioni, sia per l'aumento degli inscritti, sia pei nuovi collocati a riposo, i quali, determinando la progressiva ascesa dei sussidi continuativi, fecero sì che, in fine d'anno, l'impegno del Sodalizio per questo titolo rappresentasse circa l'annualità di un milione.

Oltre a ciò l'osservazione del bilancio consuntivo ci porta a rilevare un aumento nelle entrate sull'anno precedente di L. 17,000 circa, dovuta al maggior gettito delle somme a disposizione, nonchè alcune sopravvenienze dei cessati Consorzi di Mutuo Soccorso, dipendenti, più che altro, dai residui liquidati dalla ex Cassa di Mutuo Soccorso Meridionale e che diedero al nostro Istituto un vantaggio di L. 10,000 ad un dipresso.

III. — Il bilancio segna pure un lieve aumento negli interessi prodotti dai titoli di proprietà del Consorzio di Mutuo Soccorso.

Ciò è dovuto al fatto che l'Amministraziona della Società, sollecita a curare, per quanto possibile, gli interessi del Sodalizio, non solo provvide sempre i fondi necessari per far fronte ai crescenti bisogni, ma, ritenendo conveniente che l'entità dei titoli di rendita di pertinenza del Consorzio non avesse a diminuire, autorizzò inoltre il reimpiego delle somme incassate per sorteggio di obbligazioni ferroviarie, talchè nell'esercizio 1896 si poterono acquistare L. 2015 di Rendita Italiana 5 0[0, impiegandovi L. 38.000 circa, le quali rappresentano il valore dei titoli antecedentemente estratti e rimborsati.

E' vero che per tal modo viene ad essere aggravato il debito del Sodalizio verso la Società, il quale debito alla fine del 1896 ascende a L. 602,560.15; ma è vero altresì che, a motivo del favorevole trattamento dell'Amministrazione, il capitale in titoli del Consorzio non viene ad essere diminuito, ed il reddito anzi viene alquanto accresciuto.

IV. — Le risultanze finanziarie si possono quindi così riassumere:

Patrimonio al 1° gennaio 1896 . . L. 4,350,383.68
Spese dell'anno . L. 1,743,043.53
Introiti » . » 1,589,194.85

Passività della gestione » 153,848.68

Patrimonio al 31 dicembre 1896 (*come risulta dal prospetto riflettente la composizione del fondo del Consorzio* L. 4,196,535.—

V. — Alla presente relazione, oltre al resoconto, si uniscono le statistiche finanziaria, demografica e sanitaria del Consorzio compilate nello stesso modo seguito per quelle del 1895. Si riporta pure, come in passato, il seguente prospetto sul movimento dei compartecipanti inscritti anche alla Cassa Pensioni.

Compartecipanti inscritti al Consorzio od alla Cassa Pensioni	Gruppi di funzioni					Totale
	1	2	3	4	5	
Esistenti al 1° gennaio 1896	1,424	1.400	3,219	5,058	430	11,531
Cessati nell'anno	28	45	89	187	15	364
Rimasti al 31 dicembre 1896	1,396	1,355	3,130	4,871	415	11,167

Riportasi inoltre il consueto quadro rappresentante la percentuale di morbosità per rispetto al numero degli agenti, distinguendo quelli caduti malati nell'anno, una o più volte, da quelli che non soffersero malattia alcuna.

Gruppi di funzione	Casi di osservazione — Ascritti al solo Consorzio — Caduti malati	Ascritti al solo Consorzio — Non caduti malati	Ascritti al solo Consorzio — Totale dei casi di osservazione	Ascritti anche alla Cassa Pensioni — Caduti malati	Ascritti anche alla Cassa Pensioni — Non caduti malati	Ascritti anche alla Cassa Pensioni — Totale dei casi di osservazione	Totale — Caduti malati	Totale — Non caduti malati	Totale — Totale generale dei casi di osservazione	Percentuale dei caduti malati sul totale dei casi di osservazione
1	324	122	446	1,077	347	1,424	1.401	469	1,870	74.92
2	325	138	463	843	557	1,400	1,168	695	1,863	62.69
3	3,637	3,028	6,665	1,630	1,539	3,219	5,267	4.617	9,884	53.29
3a	801	964	1,765	—	—	—	801	964	1,765	45.38
4	4,229	2,695	6,924	3,099	1,959	5,058	7,328	4,654	11,982	61.16
5	170	210	380	175	255	430	345	465	810	42.59
6	2,937	2,146	5,083	—	—	—	2,937	2,146	5,083	57.78
Totali	12,423	9,303	21,726	6,824	4,707	11,531	19,247	14,010	33,257	57.87

I casi di osservazione di cui al presente prospetto sono dati dai compartecipanti
esistenti al 31 dicembre . . . . . ascritti al solo Consorzio di M° S° n. 20,758 } n. 31,925
» » anche alla Cassa Pensioni » 11,167
uniti a quelli cessati nell'anno . . ascritti al solo Consorzio di M° S° n. 968 } » 1,332
» anche alla Cassa Pensioni » 364
Totale come sopra n. 33,257

Per il Comitato d'Amministrazione:
Il Presidente: Roncaldier.

IL TRENO PIÙ RAPIDO DEL MONDO

L'« Atlantic City Railroad », generalmente designato sotto il nome di via di Filadelfia e Reading, ha inaugurato il 2 luglio il suo servizio di estate dei treni viaggiatori tra Filadelfia e Atlantic City; in questa occasione è stato messo in marcia tra le due città un treno che deve essere considerato come il più rapido, in servizio regolare, del mondo intiero.

Secondo l'orario, questo treno deve lasciare Filadelfia alle 3.40 pomeridiane. Otto minuti sono accordati per la

traversata ed il trasbordo dei viaggiatori nelle vetture; la partenza da Camden ha l'uogo alle ore 3.48, e l'arrivo ad Atlantic City, distante 55 miglia e mezzo (km. 89.3), alle 4.40 pom.

Il primo esperimento di questo treno fu un vero successo, molto lusinghiero per l'esercizio della linea.

Un ritardo di due minuti e mezzo essendosi prodotto nella traversata, la partenza da Camden non ebbe luogo che ad ore 3.50 1/2 minuti. Nondimeno, il treno arrivò ad Atlantic City ad ore 4.38 1/2, cioè con un minuto e mezzo di anticipo sull'ora regolamentare; la distanza di 55 miglia e mezzo (chilom. 89.3), era stata adunque percorsa in 48 minuti.

L'esperimento ebbe luogo nelle condizioni più sfavorevoli; parecchie miglia furono percorse imperversando un uragano violento che non permetteva di vedere più di una mezza lunghezza di treno innanzi, e costringeva il macchinista a rallentare.

In altre condizioni, la durata del tragitto sarebbe stata ancora minore.

La copia seguente del foglio di treno, dà i dettagli del percorso, che è certamente una corsa straordinaria:

Ore		Distanze		Nome delle stazioni
		Miglia	Km.	
3.50 1/2	pom.	0	0	Candem, Kaighn's Point
3.55	»	3.1	5.0	W. Collingwood
3.57 1/2	»	5.5	8.9	Hadden Heights
4.00	»	7.9	12.7	Magnolia
4.03	»	12.0	19.3	Clementon
4.07 1/2	»	17.0	27.4	Williamstown Junction
4.10	»	19 9	32.0	Cedar Brook
4.13 1/2	»	24.5	39.4	Winslow Junction
4.16	»	27.6	44.4	Hammonton
4.20 1/2	»	33.8	54.4	Elwood
4.25	»	38.7	62 3	Egg Harbor
4.28 1/2	»	43.5	70 0	Brigantine Junction
4.34 1/2	»	50.5	81.3	Pleasantville
4.37	»	53.8	86.6	Meadow Tower
4.38 1/2	»	55.5	89.3	Atlantic City.

Si vede che la distanza totale è stata coperta alla velocità media di 69.35 miglia (111.6 km.) all'ora, e che le 4.8 miglia (7.2 km.) tra Egg Harbor e Brigantine Junction sono state compiute alla velocità straordinaria di 82.26 miglia (132.4 km.) all'ora

Il treno era composto di una vettura mista (*reguler combination car*) pesante 57,200 libbre (25,950 kg.); 3 vetture viaggiatori ordinarie, pesanti ciascuna 59,200 libbre (26,850 kg.); una vettura Pullman, pesante 85,500 libbre (38,800 kg.). Era rimorchiato dalla macchina A. C. Rd., n. 1027, del tipo Baldwin compound. Questa macchina ha due paia di ruote motrici di pollici 84 1/4 (m. 2.140) di diametro.

I cilindri di alta pressione hanno un diametro di 13 pollici (mm. 330), e quelli di bassa pressione un diametro di 22 pollici (mm. 559): la corsa è di 26 pollici (millimetri 660). La caldaia ha 278 tubi di pollici 1 1/4 (millimetri 44) e la superficie di fuoco totale raggiunge 1.835 piedi quadrati (m. q. 170).

Il peso totale della locomotiva e del tender è di libbre 226,900 (102,900 kg.) ed il peso totale della macchina e del treno di 547,200 libbre, ossia 248,200 kg.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* del 3 corrente (n. 281), pubblica il **R. Decreto 11 ottobre 1897**, col quale è annullata la deliberazione 16 luglio 1896, con cui la Giunta Provinciale amministrativa di Genova prescrisse l'iscrizione d'ufficio nel bilancio del Comune di Sampierdarena della somma di L. 15,969.22, per contributo nelle spese occorse per l'esecuzione di opere straordinarie nel porto di Genova.

BIBLIOGRAFIA

Pubblicazioni sulle ferrovie.

L'Istituto internazionale di bibliografia ha pubblicato le tavole speciali per la classificazione decimale dei libri che trattano della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie.

Questo ampliamento delle Tavole di Melvil Dewey fu fatto dal signor L. Weissenbruch, ingegnere-capo delle ferrovie dello Stato nel Belgio e segretario generale della Commissione permanente dei Congressi per le ferrovie.

I numeri classificatori da lui maggiormente suddivisi sono specialmente questi: 621 costruzioni meccaniche, 624 ponti, 625 costruzioni di strade e di ferrovie, 656 industria dei trasporti commerciali ed esercizio delle strade ferrate.

Nel dare notizia di questa nuova suddivisione nel sistema decimale, ci corre l'obbligo di aggiungere che essa è già adottata per il *Bulletin du Congrès des chemins de fer*, e che a Bruxelles si pubblica già una bibliografia internazionale degli scritti ferroviari suddivisa secondo queste tavole.

Sarebbe cosa desiderabile e molto utile che anche in Italia gli scrittori e le Direzioni delle Riviste che si occupano di ferrovie contrassegnassero le loro pubblicazioni coi numeri decimali di queste tavole, e che gli editori inviassero le loro schede stampate a Bruxelles, alla direzione della *Bibliographie des chemins de fer*.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La Conferenza oraria internazionale di Francoforte.

L'8 e 9 corrente, come avevamo preannunciato, si è radunata a Francoforte s/M la Conferenza internazionale ferroviaria. Il Direttore delle Ferrovie dello Stato aprì solennemente la Conferenza, con intervento dei rappresentanti dei principali Governi d'Europa, e di circa 400 delegati di oltre 200 Amministrazioni ferroviarie.

Erano inscritte all'ordine del giorno anche molte importanti questioni che interessano direttamente il movimento delle nostre ferrovie.

Nei giorni 6 e 7 ebbero luogo alcune riunioni preparatorie, cui presero parte anche il delegato del Governo italiano ingegnere Zacchi, e quello della Rete Mediterranea cav. ispettore Mayr, nelle quali si è trattato, e quindi discusso nella conferenza, di far proseguire sino a Pietroburgo il treno di lusso da Cannes Nizza a Vienna, che compirebbe il viaggio in circa 70 ore.

In detta Conferenza si discusse altresì su una proposta di prolungare da Verona a Milano l'attuale treno di lusso Nord-Sud Brenner-Express (Berlino-Monaco-Verona).

Sappiamo poi che la prossima Conferenza oraria per discutere intorno ai servizi internazionali della stagione invernale 1898-1899 sarà tenuta ad Anversa nel venturo mese di giugno.

La Commissione d'inchiesta ferroviaria.

Un comunicato ufficiale annunzia che il giorno 9 si è riunita la Commissione d'inchiesta ferroviaria, sotto la presidenza del Senatore Gagliardo, la quale non ha mai interrotto i suoi lavori.

Fu compiuto alla fine di settembre u. s. il coordinamento dei risultati dell'inchiesta orale e scritta, e furono interrogati in ottobre l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, i suoi predecessori e gli Ispettori governativi di Circolo.

Furono, da tre Sotto-Commissioni, eseguite ispezioni degli atti e documenti negli uffici delle Società Ferroviarie.

È prossimo il termine della classificazione degli elementi raccolti.

Cogli interrogatori orali dei Direttori Generali delle tre Società e con quegli altri che si ritenessero utili si ultimerà in gennaio l'istruttoria. Rimarrà che ogni Com-

missario completi l'esame delle risultanze dell'inchiesta, il Relatore coordini e finisca il lavoro di già iniziato cogli elementi finora raccolti e la Commissione discuta le molteplici ed importanti questioni di diritto e di fatto ed approvi le conclusioni e le proposte da presentarsi al Governo. Perciò la Commissione ha deliberato di domandare che il termine dei suoi lavori si proroghi fino al 30 aprile 1898.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Consiglio d'Amministrazione e Collegio dei Sindaci della Società).

In seguito alle elezioni avvenute nell'Assemblea generale degli Azionisti e nell'adunanza del Consiglio di Amministrazione, tenutesi il 26 novembre u. s., il Consiglio stesso riesce così composto:

Presidente: Sanseverino Vimercati conte ing. Alfonso, senatore del Regno;

Vice-Presidenti: Falcone comm. avv. Giacomo e Pollone cav. Eugenio;

Consiglieri: Arlotta comm. Mariano, Belinzaghi conte Decio, Bertarelli comm. Tomaso, Bigatti cav. Ambrogio, Borghese don Francesco duca di Bomarzo, Casana barone avv. Ernesto, Cattaneo comm. Roberto, Cavallini commendatore Luigi, Durazzo Pallavicini marchese Giacomo, Frescot comm. avv. Filiberto, senatore del Regno, Maraini comm. ing. Clemente, Marangoni cav. avv. Alessandro, Montagliari (di) marchese comm. Giovanni, Pallavicino marchese Domenico, Podestà barone Luca, Rava commendatore Enrico, Soldati avv. Leopoldo, Trezza di Musella comm. Cesare, Villa comm. Achille, Visconti Venosta nob. comm. Giovanni.

Il Collegio Sindacale riuscì così composto:

Sindaci: Silvestri comm. rag. Giovanni, Oppenheim barone Alberto, Schuster Burckhardt G. G., Joel commendatore Otto, Allasia comm. ing. Filiberto;

Sindaci supplenti: Besozzi cav. Alessandro, Malenchini marchese Luigi.

><

Commissioni esaminatrici
pel concorso al Ministero dei Lavori Pubblici.

Il 30 novembre u. s., è spirato il termine stabilito per la presentazione delle domande dei concorrenti agli esami indetti dal Ministero dei Lavori Pubblici, coi suoi due Decreti del 30 settembre, relativi, il primo a n. 20 posti di Ispettore-Allievo nel personale tecnico del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ed il secondo a n. 6 posti di Ispettore-Allievo amministrativo nel Corpo medesimo.

I concorrenti furono 134 per i posti tecnici e 91 per quelli amministrativi.

In conformità dell'art. 4 delle norme per il concorso, S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, con due suoi Decreti in data del 2 corr., ha provveduto alla nomina delle Commissioni esaminatrici, le quali risultarono composte come segue;

Per i tecnici: Fossati comm. ing. Felice, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, *Presidente;* Ceradini comm. ing. Cesare, professore di meccanica applicata alle costruzioni nella R. Università di Roma; Favero commendatore ing. Giovanni Battista, professore di strade ferrate nella R. Università di Roma; De Gregorio commendatore ing. Giovanni, Ispettore del Genio Civile; Della Rocca cav. ing., R. Ispettore Capo delle strade Ferrate, *Membri;* e Barili cav. ing. Giuseppe, R. Ispettore delle strade ferrate, *Segretario.*

Per gli Amministrativi: De Nava avv. comm. Giuseppe, Deputato al Parlamento, *Presidente;* Meucci commendatore prof. Lorenzo, Preside della Facoltà di Giurisprudenza nella R. Università di Roma; Calvori commendatore Icilio, R. Ispettore Capo delle strade ferrate; Barbarisi cav. Saverio, Direttore Capo di Divisione al Ministero dei Lavori Pubblici; Pincherle comm. avv. Gabriele, Referendario al Consiglio di Stato, *Membri;* e De Luca avv. Biagio, R. Sotto-Ispettore di strade ferrate, *Segretario.*

><

Consiglio Superiore delle Tariffe.

Annunziamo che il cav. Errico Coppola, direttore della Ferrovia Napoli Nola-Baiano è stato nominato membro del Consiglio Superiore delle Tariffe, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, per il triennio 1898 a 1900.

><

Le modificazioni dello Statuto della Mediterranea.

Giusta l'art. 31 dello Statuto sociale, la Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa le modificazioni agli art. 3, 21, 30 e 37 dello Statuto Sociale.

Di dette modificazioni, quelle agli art. 3 e 37, furono già approvate nell'Assemblea della Società tenuta il 19 novembre 1894, e quelle agli art. 21 e 30 lo furono nell'Assemblea generale che ebbe luogo il 26 novembre ultimo scorso.

><

Linea Salerno-San Severino.
(Progetto di variante sul tronco Capezzano-San Severino).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato alla superiore approvazione il progetto di una variante fra le progressive 10.971.43 e 14.100 del tronco Capezzano-San Severino, della linea Salerno-San Severino, onde provvedere all'impianto di due separate stazioni pei Comuni di Baronissi e di Fisciano.

La Società delle predette Ferrovie assumerebbe a suo carico il maggiore dispendio derivante dalla variante, per la cui attuazione i due Comuni principalmente interessati concorrerebbero con un sussidio di L. 5000 caduno.

Colla variante della quale trattasi, all'unica grande stazione che figurava nel precedente progetto alla progressiva 12.885, se ne sostituirebbero due minori, l'una alla progressiva 11.935, per Baronissi, e l'altra alla progressiva 13.680, per Fisciano.

><

Estensione del servizio cumulativo ferroviario marittimo tra il Continente e l'Isola d'Elba allo scalo di Porto Longone.

Sappiamo che in seguito a premure fattele dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi, la Società di Navigazione Generale Italiana si sarebbe dichiarata disposta ad estendere l'attuale servizio cumulativo ferroviario marittimo tra il Continente e l'Isola d'Elba anche allo scalo di Porto Longone.

Il Ministero predetto ha in conseguenza interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ad iniziare le pratiche necessarie colla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'attuazione del suaccennato provvedimento.

Ci consta che per quanto riguarda i prezzi da applicarsi al percorso marittimo Piombino-Porto Longone, o viceversa, la Società di Navigazione sarebbe d'avviso che sieno gli stessi determinati pel tratto Piombino-Portoferraio, e cioè L. 1 per quintale per le merci di prima

e seconda categoria, e L. 0.60 per quelle di terza e quarta, oltre, ben inteso, le spese locali, che per Piombino sono già determinate in L. 0.50.

><

Nuovo treno da Pino a Luino.

Sappiamo che la Società per le Ferrovie del Gottardo, all'uopo di assecondare i desideri manifestati dalle popolazioni dei Comuni di Maccagno e Tronzano per migliorare le comunicazioni di quei paesi con Milano, è intenzionato di effettuare un nuovo treno da Pino a Luino in partenza da Pino alle 8.32 e con arrivo a Luino alle 8.55 e così in coincidenza col treno mediterraneo 613, che parte dalla stazione di Luino per Milano alle 9.14.

><

Per le comunicazioni da Milano per Luino e Laveno.

Allo scopo di migliorare le comunicazioni da Milano per Luino e Laveno col treno 580, la Mediterranea ha disposto che sia concesso ai viaggiatori in partenza col treno medesimo da Milano e stazioni intermedie fino a Gallarate, e diretti a Laveno ed oltre, di proseguire da Gallarate per la via di Sesto Calende, coi corrispettivi treni 596 e 324, senza alcun pagamento supplettivo per il maggiore percorso.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.

Siamo informati che dalle Amministrazioni Municipali interessate alla costruzione della ferrovia da Cosenza a Nocera Tirrena vengono rivolte istanze al Ministro dei Lavori Pubblici, perchè si faccia ragione ai diritti di quelle popolazioni, dandosi intera esecuzione agli impegni della Legge del 29 luglio 1879, in ordine alla ferrovia premenzionata, dal cui compimento si attendono sensibili vantaggi dalle popolazioni alle quali è destinata a servire.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Rinnovamento di binari*).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato una proposta dell'Adriatica, relativa al rinnovamento con rotaie di acciaio da m. 9, mod. V-4, a giunzione sospesa, di m. l. 2000 di binario, ora armato con rotaie di acciaio da m. 6 a giunzione appoggiata, fra il chilometro 213.708 ed il chilom. 215.708 della linea da Orte a Falconara.

><

Linea Milano-Venezia.

(*Impianto pel servizio merci alla stazione di Poiana*).

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto dell'Adriatica relativo all'impianto del servizio merci a piccola velocità in stazione di Poiana, lungo la ferrovia Milano-Venezia, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 20,000.

><

Per l'esportazione in Rumania.

La Camera di Commercio di Torino ha fatto presente al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio che nel suo Distretto esistono parecchie importanti Case industriali, i cui prodotti indubbiamente avrebbero largo smercio in Rumania, ove potrebbero vittoriosamente lottare coi prodotti simili introdotti da altri Stati.

Ma la Camera stessa osserva che all'avviamento di questa esportazione, che sarebbe pur tanto giovevole alle nostre industrie, si oppone la soverchia lentezza nei trasporti, incompatibile colla celerità che richiedono i traffici internazionali; ed intanto i produttori degli altri Stati si impossessano indisturbati di quel mercato, rendendone per noi sempre più difficile la conquista.

A tale riguardo ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio si è rivolto a quello dei Lavori Pubblici, affinchè prenda in attento esame la questione, per vedere se sia possibile di promuovere dalle Società ferroviarie, d'accordo con quelle di Navigazione, qualche provvedimento atto a rendere le comunicazioni colla Rumania più agevoli nell'interesse del nostro commercio di esportazione.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Il 27 novembre p. p., in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata dei lavori di costruzione di un magazzino merci nella stazione di Trecate, dell'importo approssimativo di L. 6850.

Alla gara vennero invitate 7 Ditte, delle quali 6 hanno presentato offerta, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Guazzoni di Milano, col ribasso del 18 per cento sui prezzi della tariffa.

Il 30 novembre u. s., in Milano, presso la stessa Direzione, ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata:

a) Gara per la fornitura di una gru ad albero verticale, della portata di 3 tonn., destinata per le Officine di Milano.

Alla gara vennero invitate 6 Ditte, ma vi concorse 1 sola. Siccome però l'offerta di questa Ditta superò la scheda segreta, così la gara venne dichiarata deserta;

b) Gara per l'appalto dei lavori di ampliamento della Dogana in stazione di Como San Giovanni, dello importo presunto di L. 54,900.

Di 12 Ditte invitate alla gara, presentarono offerte in numero di 10, rimanendo aggiudicataria la Ditta Rossi Giuseppe di Francesco, di Milano, col ribasso del 18 0[0 sui prezzi della tariffa;

c) Gara per la fornitura di 2 apparecchi per alzare locomotive (*tréteaux*), dei quali uno destinato alle Officine di Roma e l'altro al Deposito locomotive della stazione di Reggio Calabria.

Alla gara vennero invitate 16 Ditte, delle quali hanno presentato offerte in numero di 14. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Costruzioni Meccaniche di Saronno, al prezzo di L. 2034 quello destinato a Roma e L. 2059 quello destinato a Reggio Calabria.

Il 2 corrente dicembre, in Milano, presso la medesima Direzione Generale, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di costruzione di un sottopassaggio di disimpegno del servizio viaggiatori in stazione di Milano-Centrale. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori ascende a L. 75,000.

Alla gara vennero invitate 18 Ditte, ed hanno presentato offerta di ribasso 13 Ditte. Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Fratelli Viganò, di Milano, col ribasso del 18 per cento sui prezzi della tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Pozzi Giuseppe, di Milano, per la fornitura di n. 33,500 chiavarde in

ferro omogeneo per stecche, del peso totale approssimativo di kg. 26,450;

2. Il preventivo della spesa di L. 1600 occorrenti per provvedere alla ricostruzione, con un maggiore spessore di un tratto del muro di difesa al Basento, al chilometro 169.300 della linea da *Eboli* a *Metaponto* fra le stazioni di Potenza e di Vaglio;

3. Il contratto stipulato colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per la fornitura di tonn. 3900 di rotaie in acciaio fuso, ottenuto col processo Bessemer, per armamento di primo tipo e modello 2, normali e di lunghezze diverse, per binario corrente, per scambi e crociamenti e per interruzioni;

4. Il contratto stipulato colla Société Anonyme des Aciéries d'Angleux, di Tilleur-Lez Liège, per la fornitura di n. 132 barre in acciaio fuso Martin, per aghi di scambi modello 2, del peso totale approssimativo di kg. 35.390;

5. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere alla ricostruzione del ponte sul fosso Oratorio al chilometro 326.487 della linea *Roma-Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 10,900;

6. Il preventivo della spesa di L. 1000 per l'esecuzione di nuove opere di consolidamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Corigliano Calabro, lungo la strada ferrata da *Taranto* a *Reggio;*

7. Il progetto di armatura del terzo e del quarto arco del viadotto di San Francesco in stazione di Lagonegro. lungo la linea da *Sicignano* a *Castrocucco*, e per l'apertura di un pozzo di assaggio presso la terza pila del ponte medesimo. La spesa all' uopo preventivata ascende a L. 6000;

8. Il contratto stipulato colla Ditta Tozzini Giuseppe, di Napoli, per la fornitura di n. 4 fermacarri di legno, di un tino di legno, e di una garetta speciale per bilancia a ponte;

9. Il preventivo della spesa di L. 1400 occorrente per riparazioni alle armature provvisorie in legname dei ponti metallici sul Botro Canale, sul torrente Fine, sul torrente Savolano e sul fosso Reale, lungo la ferrovia da *Roma* a *Pisa;*

10. Il contratto stipulato colla Ditta Lunati Stefano, per l'esecuzione di lavori di completamento nella *stazione di Omegna;*

11. La proposta per l'applicazione di fermacarri del tipo Saxby-Farmer;

a) nelle stazioni del tronco *Parma-Borgotaro*, con preventivo di spesa di L. 725;

b) nelle stazioni del tronco da *Borgotaro* ad *Aulla*, con preventivo di spesa di L. 680, in dipendenza della attivazione dei treni direttissimi *Roma-Milano* per la via Sarzana-Parma;

12. Il progetto di ampliamento della stazione di San Miniato, nella linea *Firenze-Pisa-Livorno*, con annesso preventivo di spesa di L. 149,620;

13. Il preventivo della spesa di L. 3500 per lavori di ampliamento dei locali ad uso *buffet*, in stazione di Ronco-Scrivia, nella linea *Torino-Genova* (Succursale dei Giovi).

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la rettifica del tracciato dei binari alle estremità della *stazione di Cesena*, col conseguente rifacimento in acciaio della seconda linea attualmente armata con rotaie in ferro, nonchè per lo spostamento delle colonne idrauliche. La spesa all' uopo preventivata ammonta a L. 7000;

2. La proposta per la sistemazione e l'ampliamento del servizio delle merci nella stazione di Sacile, lungo la ferrovia da *Mestre* a *Cormons*. La somma occorrente per l'esecuzione dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 31,680, oltre a L. 4706.12 per materiale metallico di armamento. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

3. Il preventivo della spesa di L. 300 occorrente per l'impianto di guide all'accesso degli sportelli per la distribuzione dei biglietti nella *stazione di Treviso;*

4. La proposta dei lavori occorrenti per rialzare la travata del ponte sul canale Restara al chilom. 163.433 della linea *Legnago-Monselice*, in dipendenza della sistemazione delle arginature del canale che verrà eseguito a cura del R. Ufficio del Genio Civile di Este. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 71,000;

5. La convenzione stipulata colla Società anonima per le Tramvie nella provincia di Firenze, onde regolare l' impianto e l'esercizio dell'allacciamento della tramvia del Chianti nella stazione di *Firenze al Campo di Marte;*

6. Il contratto stipulato colla Società industriale di Battaglia relativo all'impianto della illuminazione elettrica nella stazione di Monselice, lungo la ferrovia da *Legnago* a *Monselice;*

7. Il preventivo della spesa di L. 160 occorrente per la sistemazione del segnale a disco dalla parte di Cremona, in stazione di Casalbutano, lungo la ferrovia da *Cremona* a *Brescia;*

8. Il contratto stipulato colla Ditta Stefinlongo Augusto di Venezia per l'appalto dei lavori murari dipendenti dalla sistemazione del servizio postale nella stazione di *Venezia-Santa Lucia.*

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 680 occorrente per l'esecuzione dei lavori atti a garantire dalle pioggie le merci che vengono ricoverate sotto la pensilina metallica esistente lungo le banchine presso la stazione di *Reggio-Porto;*

2. La proposta di costruzione di un parabordo per l'approdo dei *ferry boats* al fianco destro del pontile a *Messina-Porto;*

3. Il preventivo della spesa di L 490 occorrente per provvedere alle riparazioni del tetto del casello al chilometro 200.603 della linea *Messina-Patti-Cerda* per guasti causati da incendio;

4. La proposta per la demolizione della casa cantoniera doppia al chilometro 7.200 del tronco Valsavoia-Scordia, nella linea da *Valsavoia* a *Caltagirone*, e per la ricostruzione della medesima al chilometro 7.374. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 7275;

5. La proposta per l'impianto nella stazione di Patti di una piattaforma del diametro di metri 11.60 e dei relativi binari, con annesso preventivo di spesa di lire 23,934.57;

6. Il progetto per armare due anelli dell'acquedotto, di metri 1.50, al chilometro 132.493 da Palermo, della linea *Caldare-Canicattì.*

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possano approvarsi il progetto di massima dei lavori di sistemazione del porto di Venezia ed il progetto esecutivo delle opere di completamento del molo di levante nella stazione marittima; nonchè l'atto di sottomissione della Società esercente la Rete Adriatica, per la esecuzione, mediante il prezzo fisso ed invariabile di L. 980,000, dei lavori considerati nel premenzionato progetto esecutivo;

Ha manifestato l'avviso che possa approvarsi un progetto della Direzione Generale per le Ferrovie del Mediterraneo, per lavori di difesa dalle acque ai chilometri 65.141, 65.895 e 66.031, fra le stazioni di Rosarno e di Nicotera, nella linea da Reggio a Castrocucco. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 8600;

Ha espresso il parere che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possano essere approvati i progetti relativi al raddoppio di binari nei tronchi Camnago-Camerlata e Como-Chiasso, della linea Milano-Chiasso. La spesa preventivata per l'esecuzione dei detti raddoppiamenti ammonta: pel tratto Camnago Camerlata a L. 509,000.14 non comprese L. 255,806.84 per materiale metallico di armamento, e pel tratto Como-Chiasso a L. 212,000 compreso il valore del materiale metallico di armamento;

Ha ritenuto che, con un'aggiunta allo schema di contratto-capitolato, possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto presentato dalla Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, per l'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Rifredi, lungo la ferrovia da Firenze a Pistoia, assegnando il termine di due anni per il compimento delle opere. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 72,000, escluso il materiale metallico d'armamento, il cui valore è calcolato in L. 39,219;

Ha dato avviso favorevole su di una domanda della Mediterranea, diretta ad ottenere la proroga di sei mesi per la ultimazione dei lavori di completamento e di sistemazione del tronco ferroviario Roccasecca-Arce, nella linea Avezzano Roccasecca, affidati alla società medesima a rimborso di spesa.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio si dispone quanto segue:

1° I trasporti di zolfo ramato verranno d'ora innanzi tassati colla tariffa 120 D (anzichè con quella 109 D), quando tali trasporti si effettuino a vagone completo, e continueranno ad essere tassati coi prezzi della classe 5ª quando si effettuino in piccole partite;

2° Sarà ammesso il carico misto dello zolfo macinato, agli effetti della tariffa speciale 109, pagando per ogni parte del trasporto la relativa tariffa alle condizioni stabilite per simili carichi misti.

Il tutto, giusta la proposta presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo e per conto anche di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia.

—

La Mediterranea, in seguito ad istanza della Ditta Onofrio Acone fu Carmine, ha disposto che, a cominciare dal 1° del corrente mese, la tariffa locale n. 601, piccola velocità, venga estesa ai trasporti di vetrerie in partenza dalla stazione di Montoro.

—

L'Adriatica, con parere favorevole, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici le domande delle Ditte; Magistris e Pollans, Muzzati, Magistris e Comp., Erardo Battistella, C. Burghart, Francesco Parisi, Pico e Zavagna, Francesco Leskovic di Udine, per ottenere la proroga per un altro anno, e cioè fino al 31 dicembre 1898, ed alle stesse condizioni, delle note concessioni fatte loro per l'anno corrente, pei trasporti di merci in genere, in rispedizione da Udine.

—

Sono state rinnovate per un altro anno, e senza modificazioni, le seguenti concessioni:

a) Colla Ditta De Martini per i trasporti di sansa vergine a vagone completo;

b) Colla Ditta Benini per il trasporto di coke da Milano a Bergamo;

c) Colla Ditta Brizzi e Moleo per i trasporti di sansa in destinazione di Roma-Trastevere;

d) Colla Ditta Rossetti e Comp., di Ornavasso, pel trasporto di legna da ardere, in destinazione di Milano;

e) Colla Ditta Fratelli Malcom relativa ai trasporti di legname;

f) Colla Ditta Mazzurano ed Angelo pei trasporti di silicato di soda.

—

La concessione alla Ditta Fratelli Filonari di Brescia pel trasporto di vino e mosto è stata rinnovata per un altro anno ed alle stesse condizioni del precedente esercizio, con riduzione però nei prezzi dei fusti vuoti di ritorno.

—

È stato accordato alla Ditta Feltrinelli di effettuare i suoi trasporti di filati di cotone, in partenza da Desenzano e con destinazione a Legnano, Busto Arsizio e Gallarate, a prezzi speciali, a condizione che sia garantito un traffico minimo annuale di 250 tonnellate.

—

La concessione accordata alla Ditta Prada e Comp. pel trasporto di acqua ossigenata, in partenza da Varese, è stata estesa ai trasporti di detta merce, che la Ditta concessionaria credesse di effettuare da Milano.

—

È stato ammesso che i trasporti di legname che la Ditta Zanotti e Forni di Genova effettuerà dall'Austria in destinazione della stazione di Calitri, lungo la linea Rocchetta Santa Venere-Avellino, siano ammessi a fruire della nota concessione per il percorso dal confine alla stazione di Rocchetta Santa Venere, tassandoli a tariffa normale per la residua percorrenza Rocchetta Santa Venere-Calitri.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale si dispone che la tariffa locale n. 401 piccola velocità, sia estesa ai trasporti di marmo in blocchi o in massi, anche quadrati, in partenza dalla stazione di Gavorrano ed in destinazione di Carrara, Livorno, Napoli, Roma, Santa Limbania e San Benigno, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — *Il Consiglio Federale ed il consorzio delle Banche cantonali.* — Il Consiglio Federale prese in considerazione l'offerta del noto Consorzio di Banche cantonali, che provvederebbe alla costituzione del capitale-obbligazioni di 60 milioni necessario pel traforo del Sempione, al tasso del 3 1\|2 per cento al pari sotto deduzione della spesa. Riservasi di sottoporre la sua risoluzione all'Assemblea Federale.

— *Il sussidio di Ginevra.* — Il Gran Consiglio ginevrino approvò il sussidio di un milione pel traforo del Sempione.

Questa deliberazione è importante, perchè il Cantone di Ginevra fu sempre sin qui avverso al Sempione.

— *Il concorso di Alessandria.* — Il 9 corrente si recarono ad Alessandria il conte Giberto Borromeo, il marchese Parravicini ed il cav. ing. Mola, rappresentanti il Comitato sorto a Milano pel valico ferroviario del Sempione.

L'ing. Mola fece al Municipio una dettagliata esposizione del progetto e dello stato attuale delle cose, facendo alfine risultare i vantaggi che dall'opera ne deriveranno.

Il conte Borromeo pregò i rappresentanti degli Enti interessati di adoperarsiperchè sia concesso il maggiore aiuto.

Il Sindaco rispose che la Giunta Comunale si è già occupata della questione, ed ha nominato una Commissione per lo studio dell'importante progetto.

Il comm. Maioli assicurò che avrebbe riferita la cosa alla Deputazione che certamente vorrà, entro i limiti del bilancio della Provincia, secondare il Comitato milanese.

— *Il concorso di Piacenza.* — Il 6 corrente vi fu a Piacenza un'adunanza, in una sala del Palazzo Comunale, promossa dal conte Giberto Borromeo, presidente del Comitato pel valico ferroviario del Sempione.

Tra gli intervenuti notavasi il Sindaco, gli Assessori comunali, il marchese Pavesi ed il conte Barattieri per la Deputazione provinciale, i quattro deputati della Provincia, l'avv. Braghieri ed il signor Claudio Archieri per la Cassa di Risparmio ed il signor Salvatore Ghezzi.

Il conte Borromeo ed il signor Mola, segretario del Comitato, parlarono del profitto che la Provincia trarrebbe in seguito all'effettuazione del valico del Sempione, concludendo col chiedere il concorso all'opera, per parte della Provinia di Piacenza, di lire centomila, che dovrebbero servire a comporre la somma di cinque milioni che l'Italia è destinata a versare per l'opera medesima.

Risposero i deputati onorevoli Fabri e Ferraris, lodando l'opera del Comitato pel valico, osservando però che importante per Piacenza è di più l'effettuazione della linea Piacenza-Genova.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,414,966.46, con un aumento di L. 56,138.02 sulla corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1897 si ragguaglia a L. 57,104,014.50, presentando un aumento di L. 741,265.59 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,527,101.02, con un aumento di lire 111,071.16 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre 1897 si ragguaglia a L. 104,867,211.68 e presenta un aumento di L. 6,447,995.03 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Il 9 corrente ebbe luogo la visita di ricognizione dell'ultimo tronco Tormini-Vobarno da parte dell'ispettorato governativo rappresentato dai signori ingegneri cav. Spreafico, Sapegno, Balzaretti e Cotta-Ramusino.

Li accompagnavano i signori cav. A. Migliavacca, cavaliere ing. Corniani, ing. Ceresoli, ing. Giordani, ed i signori Ottolini e Cesana. Il risultato della visita fu soddisfacente, essendosi trovato tutto in ordine, in modo che probabilmente il giorno 16 corrente anche il tronco Tormini-Vobarno sarà aperto al pubblico esercizio, continuandosi coll'attuale orario.

Ferrovia Torino-Piovà-Casale. — Contrariamente a quanto qualcuno asseriva, essere cioè la città di Asti poco favorevole a questa ferrovia, e che anzi l'avrebbe osteggiata, ricordiamo che fin da quando Torino inoltrò domanda al Governo per ottenere la concessione della ferrovia Torino-Piovà-Casale, cioè fin dal 1885, in seguito a trattative iniziate e condotte a felice risultato dal sindaco d'Asti d'allora, comm. ing. Vincenzo Adorni, col sindaco di Torino, il Consiglio comunale d'Asti deliberò:

1° di domandare, e domandò di fatto, al Governo la iscrizione, fra i mille chilometri di cui all'art. 20 della legge 27 aprile 1885, del tronco di ferrovia a scartamento ridotto (m. 1.10) per raccordamento della tramvia Asti-Montechiaro-Cortanze, colla progettata ferrovia Torino-Piovà-Casale;

2° di chiedere, come chiese, la concessione del tronco suddetto a favore della città d'Asti;

3° di acconsentire che tale concessione fosse fatta a favore della città di Torino, qualora il Governo non intendesse di fare una concessione separata;

4° di ringraziare, e ringraziò di fatto, il sindaco di Torino per l'efficace e gentile interessamento spiegato verso la città d'Asti in questa importante pratica.

Nella seduta, poi, del 9 corrente, nel Consiglio comunale d'Asti, lo stesso comm. Adorni, ora consigliere, invitava l'attuale Sindaco a smentire le voci erronee corse circa l'atteggiamento del Municipio nella questione della Torino-Piovà-Casale, richiamandosi alla citata deliberazione del 15 dicembre 1885.

Il Sindaco dichiarò esplicitamente che Asti, non solo non cercò mai di sollevare difficoltà contro la costruzione della Torino-Piovà-Casale, ma sempre si studiò e si studia di agevolarla in ogni modo.

Tramvia elettrica Rapallo-Cicagna. — Il Comune di Coreglia ha deliberato il contributo di lire diecimila per questa tramvia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Riscatto di ferrovia.* — Il Consiglio di Amministrazione della Compagnia delle Strade Ferrate dell'Unione Svizzera ha autorizzato la sua Direzione a domandare al Tribunale Federale di pronunciare fra la Confederazione ed essa su una vertenza pendente a proposito di riscatto di questa ferrovia. I rappresentanti del Cantone nel Consiglio d'Amministrazione votarono contro questa autorizzazione.

Ferrovie Francesi. — *Ferrovia di Laon.* — È stato presentato alla Camera un progetto di legge avente per scopo di dichiarare di pubblica utilità l'impianto, nel dipartimento dell'Aisne, di una ferrovia di interesse locale a scartamento di un metro di larghezza ed a cremaliera, riunente la stazione alla città di Laon.

La lunghezza della linea sarà di 1430 metri di cui 794 a cremaliera.

La spesa d'impianto è valutata a 350,000 franchi, non compresa l'officina elettrica nè la linea aerea. L'ammontare totale del prodotto può valutarsi a 65,000 franchi e la spesa d'esercizio a 55,000 franchi.

Ferrovie Egiziane. — *Le linee Sudanesi.* — Le autorità anglo-egiziane sono in questo momento preoccupate della questione delle ferrovie.

I circoli militari propendono per la esecuzione delle linee Abou-Hamed-Berber; Berber-Suakim; Berber Kartoum e, eventualmente Kassala-Suakim dall'esercito.

Ma al Cairo ed a Londra si pensa, pare, diversamente.

Si parla, infatti, di un progetto che sarebbe allo studio per concedere queste linee ad una grande compagnia inglese, genere « Chartered », col privilegio d'esercizio tanto delle linee quanto delle regioni che attraverseranno, come pure dell'impianto delle dogane nei punti principali della rete.

In cambio, la compagnia si obbligherebbe di pagare annualmente una somma fissa al Governo del Sudan ed a convertire tutte le spese delle operazioni militari, nella zona che le sarà concessa.

D'altra parte, si afferma che per sbarazzarsi delle spese d'esercizio e di mantenimento, le autorità finanziarie sarebbero disposte a cedere alla stessa compagnia la linea già costrutta da Abou-Hamed a Wadi-Halfa, mediante una indennità di 200,000 lire sterline.

In poche parole è l'accapparamento definitivo ed intiero del Sudan, da Wady Halfa all'Equatore.

Quanto alle difficoltà finanziarie che hanno imbarazzato le autorità anglo-egiziane dopo la chiusura forzata della Cassa del Debito, si spera di sormontarle con le combinazioni precedenti colla compagnia inglese che dispone, dicesi, fin d'ora di un fondo di 3,000,000 di lire sterline.

Ferrovie Turche. — *Ferrovia Larissa Salonicco.* — Si ha da Salonicco, che in seguito alle trattative per la pace turco-greca, si fanno buone previsioni per la costruzione di una linea di congiunzione Larissa-Salonicco. Un fortissimo gruppo finanziario s'interessa della costruzione di quest'importante via di traffico, che creerebbe una congiunzione della Rete Ferroviaria Turca da una parte, con quella Greca o Tessalica dall'altra.

Si ritiene che si darà il primo colpo di piccone nella prossima primavera, e che principalmente dopo l'inverno la vita industriale e commerciale della penisola dei Balcani, prenderà un grande impulso da questa linea.

Ferrovie Brasiliane. — *L'esercizio delle ferrovie.* — La Camera approvò la proroga della legge autorizzante il potere esecutivo a cedere l'esercizio delle ferrovie.

Notizie Diverse

Concorso a tre assegni di tirocinio pratico commerciale nel Regno. — Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio ha aperto un concorso per esami e per titoli a tre assegni per compiere il tirocinio pratico di un anno nel commercio internazionale presso Case esistenti in piazze commerciali del Regno.

Per essere ammessi al concorso stesso, gli aspiranti dovranno presentare, per mezzo delle Camere di Commercio dei distretti di loro residenza, una domanda in carta bollata da L. 1 al Ministero predetto entro il 31 dicembre 1897

Nella domanda l'aspirante dovrà fare espressa dichiarazione che intende di dedicarsi all'esercizio del commercio. Designerà inoltre la piazza italiana in cui desidera compiere l'anno di tirocinio commerciale.

La domanda dovrà essere corredata dai documenti seguenti: certificato di nascita; certificato di cittadinanza italiana; certificato di stato civile da cui risulti che il candidato non è coniugato; certificato di sana costituzione fisica; certificato penale, di data recente; certificato di buona condotta morale, di data recente; certificato di aver soddisfatto agli obblighi di leva; diploma di licenza della sezione commerciale o della sezione di ragioneria, conseguito in una delle tre Scuole superiori di commercio del Regno, e quegli altri titoli che il candidato possedesse, dei quali sarà tenuto conto in caso di parità di merito negli esami.

Non sono ammessi al concorso agli assegni coloro che abbiano oltrepassata l'età di 26 anni.

Gli esami di concorso saranno dati in Roma il 10 gennaio 1898 ed avranno luogo sulle seguenti materie: due fra le lingue francese, inglese, spagnuola, tedesca, a scelta del candidato, il quale dovrà farne dichiarazione nella domanda d'ammissione al concorso; banco modello; geografia commerciale; merceologia; diritto commerciale; economia politica applicata, con speciale riguardo al regime doganale ed ai servizi di trasporto.

L'assegno di tirocinio è accordato per una sola volta. L'ammontare di ciascun assegno sarà stabilito dopo il concorso. Però ogni assegno non potrà superare le lire 2000.

Gl'interessati possono prendere conoscenza del programma del concorso presso il Museo Commerciale in Torino.

Marsiglia porto franco. — Il Consiglio Municipale di Marsiglia, nell'ultima sua adunanza del 1° corrente, approvò una proposta presentata dal Consigliere Bertas concludente a che il Consiglio deliberasse un voto al Parlamento per sollecitare:

1° Che il porto di Marsiglia sia dichiarato porto franco;

2° Che questa franchigia si estenda ai confini del suo territorio;

3° Che il portofranco sia retto da un'amministrazione comunale col concorso dei rappresentanti del commercio e dell'industria, sotto il controllo governativo.

Telefono fra il Belgio e la Francia. — Sono intavolati negoziati tra la Francia e il Belgio allo scopo di creare un quarto circuito telefonico che collegherebbe Parigi a Bruxelles.

La nuova linea sarebbe destinata a collegare telefonicamente a Parigi le grandi città belghe, Liegi, Gand e Anversa come pure i due grandi porti olandesi Amsterdam e Rotterdam.

Norme per gli appalti in Egitto. — Il *Journal Officiel* pubblica le seguenti importanti norme per coloro che indicono agli appalti in Egitto. Ogni offerta che pervenga al Ministero dei Lavori Pubblici a nome di più persone o di una società, sarà solamente accettata, quando sia accompagnata da un atto che indichi chiaramente il nome, la nazionalità, il domicilio degli associati, la somma versata da ciascuno di essi, le facoltà del socio relativamente agli incassi, i disegni, ecc. Le offerte per essere ammesse dovranno essere accompagnate da una dichiarazione di una Banca o di un ufficio, che dica come essi a garanzia del Ministero dei Lavori Pubblici, tengono una somma uguale al 10 per cento del totale dell'offerta. Ogni garanzia data in qualunque altra forma, quale ad esempio titoli, denaro, ecc. sarà respinta. Se l'offerta sarà accettata, entro una settimana dovrà essere depositata alle casse dello Stato, in denaro egiziano o in titoli, una somma uguale al 10 0|0 del valore totale dell'appalto, contro cui sarà restituita la prima dichiarazione di garanzia.

L'importo dei titoli egiziani sarà calcolato alla pari.

Le offerte depositate dopo le ore stabilite, sono escluse dall'appalto. L'offerta minore non sarà di necessità accettata; inoltre tutte le offerte possono essere respinte quando sembrino inaccettabili

Il Canale di Panama. — Secondo un'informazione da New York al *Daily Mail*, informazione proveniente dal Console degli Stati Uniti a Panama, Gudger, l'Inghilterra starebbe lavorando attivamente per avocare a sè l'impresa del Canale i cui lavori attraversano attualmente un periodo di interruzione.

Il Canale è per un buon terzo finito, ed impiegando un'adeguata quantità di uomini, e il macchinario moderno, l'opera grandiosa potrebbe essere compiuta entro una diecina d'anni con una spesa di 150,000,000 di dollari. Nei lavori attuali furono già spesi 275,000,000 di dollari.

Un Comitato sta studiando attualmente la questione e dei tentativi saranno fatti per trovare il denaro necessario alla continuazione dei lavori.

Il Monumento del Canale di Suez. — All'entrata del Canale di Suez sorgerà fra non molto la statua colossale di Ferdinando de Lesseps, raffigurato in piedi, avvolto in un ben drappeggiato *bournous*, indicante con la mano la nuova via, che il grande ingegnere aprì alle navi del mondo civile. La statua sorgerà sopra un piedistallo di granito, tutto istoriato, ed ove figureranno i medaglioni dei Kedivè che hanno favorito l'opera.

Per ora lo scultore Frémiet, autore del monumento, non ha terminato che la testa, la quale è sei volte il vero. Egli spera di aver finito la statua per l'Esposizione del 1900. L'insieme del monumento non vuole solo ricordare l'uomo, ma ancora l'opera gigantesca del genio scientifico.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 10 dicembre). — Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino, per fornitura di 12 carrozze di terza classe a 2 assi con 5 compartimenti viaggiatori ed una ritirata;

Colla Ditta stessa, per fornitura di 10 carrozze di terza classe con freno a vite;

Colla Ditta Ernesto Buda di Milano, per fornitura di 8 locomotive a 8 ruote accoppiate coi relativi tender;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di tonn. 3115 di rotaie in acciaio fuso Bessemer per armamenti 1° tipo e mod. 2;

Colla Ditta Margherita Bosco di Torino, per fornitura di chilogrammi 20,000 di corde fabbricate a mano per usi diversi;

Colla Ditta Allegri, Lazzeri e C. di Chiavari, per ricarico scogliera a presidio del muro a mare della stazione di Deiva.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Paolesi (17 dicembre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada interna e del prolungamento della conduttura dell'acqua del Serino. Importo ridotto L. 44,320 (ribasso ottenuto 20 0[0).

Municipio di Nocera Inferiore (18 dicembre, ore 11, prima asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione del pubblico macello. Importo L. 46,054.41. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 3 gennaio, ore 12.

Prefettura di Modena (20 dicembre, ore 14, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ripristino e di difesa di cinque tratte all'argine destro del Panaro, nella località Botta Cantina, in territorio di Bomporto, ecc. (m. 1099.50). Importo L. 50,388.08. Cauz. provv. L. 3000.

Amministrazione Asilo Infantile Vietti in Varallo (20 dicembre, ore 10, prima asta). — Appalto delle opere da muratore per la costruzione di un edificio per l'Asilo Infantile Vietti. Importo L. 32,000. Cauz. provv. L. 3200. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Mantova (21 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgenti per il ristauro della buzzonata in sinistra di Po, al froldo Bonata, fra i capi-saldi 57 e 60, in Comune di Pomponesco (m. 352). Importo L. 105,200. Cauz. provv. L. 5250.

Municipio di Torino (21 dicembre, ore 14, prima asta). — Appalto quinquennale di tutte le opere e provviste occorrenti per la sistemazione ed il mantenimento delle strade, dei viali e luoghi di passaggio compresi nella cinta daziaria. Importo annuo L. 60,000. Cauz. provv. L. 6000. Fatali 7 gennaio, ore 11.

Genio Militare di Spezia (22 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rafforzamento della batteria Talamone e Pazzarello. Importo L. 8000. Cauz L. 800.

Prefettura di Piacenza (27 dicembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di consolidamento della frana di Bolgo, lungo il primo tronco della strada nazionale n. 36. Importo L. 12,000. Cauz. L. 500.

Municipio di Carrara (27 dicembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto quinquennale dei lavori, provviste e forniture occorrenti alla manutenzione delle strade comunali. Imp. complessivo L. 43,100. Cauz. provv. L. 2000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Capua — (27 dicembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 50,000 di **piombo** in pani, a L. 0.41. Cauz. L. 2050. Consegna a giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Dicem. 4	Dicem. 11
Azioni Ferrovie Biella	L.	508	517
» » Mediterranee	»	527	527
» » Meridionali	»	729.75	732.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	385	390
» » » (2ª »)	»	370	374
» » Secondarie Sarde	»	270	276
» » Sicule	»	648	648
Buoni Ferrovie Meridionali	»	550	550
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	309	310.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	342	342
» » Gottardo 4 %	»	101.15	101.20
» » Mediterranee 4 0[0	»	507	508
» » Meridionali	»	325	325.50
» » Meridionali Austriache	»	414.50	412 50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	316	317
» » » 2ª emiss. »		300	301
» » Pontebba	»	480	481
» » Sarde, serie *A*	»	317	312
» » » serie *B*	»	314	314
» » » 1879	»	310	309
» » Savona	»	340	340
» » Secondarie Sarde	»	464	466
» » Sicule 4 0[0 oro	»	499	501
» » Tirreno	»	488	488
» » Vittorio Emanuele	»	339.25	338

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Mediterranea. — Pagamento interessi e dividendo (Vedi pagine *Annunzi*).

Società delle Guidovie Centrali Venete. — Pel 2 gennaio v. saranno rimborsati i seguenti titoli stati estratti.

Obbligazioni estratte cedola 17 compresa.

Titoli da una obbligazione rimborso L. 100:
38 405 757 773 1134 1883 1890 1920 2287 2364 2704 3204 3299.

Titoli da cinque obbligazioni rimborso L. 500:
4101 4585 5113 5179 5205 5399 5579 5836 5860 5877.

Azioni estratte cedola 12 compresa.

Titoli da una azione rimborso L. 100:
48 102 225 293 322 343 416 437 484 565 606 651 732 765 790 949 1001 1051 1345 1412 1485 1558 1699 1899 2396 2400 2623 2664 2693 2697 2758 2817 2940 3002 3034 3062 3289 3293 3573 3632 3744.

Titoli da cinque azioni rimborsabili con L 500:
4151 4231 4235 4487 4618 4669.

Titoli da dieci azioni rimborsabili con L. 1000:
4873 4971 5081.

Ferrovia Udine-Pontebba. — *Lavori di sistemazione del Tevere, opere edilizie di Roma.* — La *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 4 dicembre, n. 282, pubblica i rispettivi elenchi delle obbligazioni suddette, state estratte, e le modalità pel pagamento.

Società per la condotta di acqua potabile in Torino. — Dal 2 gennaio p. v. sarà pagata la cedola n. 17 in L. 20, quale acconto dividendo per l'esercizio 1897.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 21 al 30 Novembre 1897.* — *15ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4608	4418	+ 190	1134	1291	— 157
Media.	4608	4417	+ 191	1116	1291	— 175
Viaggiatori.	1,201,459 62	1,146,324 42	+ 55,135 20	65,223 14	78,067 42	— 12,844 28
Bagagli e cani. . . .	64,484 05	60,248 38	+ 4,235 67	2,415 05	1,981 96	+ 433 09
Merci a G.V. e P.V. acc.	303,818 38	296,783 61	+ 7,034 77	10,274 80	16,640 25	— 6,365 45
Merci a P. V. . . .	1,685,742 16	1,679,914 94	+ 5,827 22	81,549 26	78,867 46	+ 2,681 80
TOTALE .	3,255,504 21	3,183,271 35	+ 72,232 86	159,462 25	175,557 09	— 16,094 84
	Prodotti dal 1° Luglio al 30 Novembre 1897.					
Viaggiatori.	22,220 797 72	21,536,718 46	+ 684,079 26	1,050,246 05	1,476,533 14	— 426,287 09
Bagagli e cani. . . .	1,060,289 30	1,032,235 83	+ 28,053 47	23,753 32	45.153 23	— 21,399 91
Merci a G.V. e P.V. acc.	5,243,366 30	5,093,951 28	+ 149,415 02	204,607 66	270,031 56	— 65,423 90
Merci a P. V. . . .	26,278,114 66	25,717,542 89	+ 560,571 77	1,022,839 04	1,190,582 07	— 167,743 03
TOTALE .	54,802,567 98	53,380,448 46	+1,422,119 52	2,301,446 07	2,982,300 00	— 680,853 93
	Prodotto per chilometro.					
della decade	706 49	720 52	— 14 03	140 62	135 99	+ 4 63
riassuntivo	11,892 92	12,085 23	— 192 31	2,062 23	2,310 07	— 247 84

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 33ª Decade dal 21 al 30 Novembre 1897

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
	PRODOTTI DELLA DECADE						
1897	1,000,483.47	45,707.64	413,907.15	1,900,114.11	11,851.16	3,372,063.53	4,307.00
1896	1,038,195.69	53,604.32	373,954.69	1,726,594.15	5,026.52	3,197,375.37	4,248.00
Differenze nel 1897	— 37,712.22	— 7,896.68	+ 39,952.46	+ 173,519.96	+ 6,824.64	+ 174,688.16	+ 59 00
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1897	36,448,901.35	1,759,788.20	13,251,451.05	45,689,820.45	372,469.73	97,522,430.78	4,255 24
1896	35,177,390.12	1,758,774.58	12,486,581.23	41,750,037.20	371.565,51	91,544,348.67	4,248.00
Differenze nel 1897	+ 1,271,511.23	+ 1,013.62	+ 764,869.79	+ 3,939,783.25	+ 904.22	+ 5,978,082.11	+ 7.24
	RETE COMPLEMENTARE						
	PRODOTTI DELLA DECADE.						
1897	56,059.20	806.95	15,179 27	82,452.73	539.34	155,037.49	1,464.69
1896	64,891.11	1,490.31	22,672.10	129,076.84	524.13	218,654.49	1,377 00
Differenze nel 1897	— 8,831.91	— 683.36	— 7,492.83	— 46,624.11	+ 15.21	— 63,617.00	+ 87.69
	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.						
1897	2 455,874.74	64,079.68	850,430.33	3,932,805.86	41,590.29	7,344,780.90	1,402.27
1896	2,402,978 87	63,180.82	804,833.14	3,559,599.67	42,275.48	6,874,867.98	1,377.00
Differenze nel 1897	+ 52,895.87	— 1,101.14	+ 45,597.19	+ 373,206.19	— 685.19	+ 469,912.92	+ 25.27

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1897	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1897
611.10	607.29	+ 3.81	18,535.93	17,496.75	+ 1,039.18

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI OTTOBRE 1897

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	14,592.85	37,707.60	30,387.55	31,710.34	3,474.20	1,995.00	796.00	11,846.25	—
Piccola Velocità.	515.00	11,832.50	15,956.05	29,102.97	654.60	164.30	105.60	4,644.80	9,192.45
TOTALI	15,107.85	49,540.10	46,343.60	60,813.31	4,128.80	2,159.30	901.60	16,491.05	9,192.45

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

13ª Decade — Dal 1º al 10 Novembre 1897.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	86.264.00	1,763.00	11,057.00	153,223.00	764.00	253,071.00	616.00	411.00
1896	95,023.00	1,917.00	9,940.00	137,298.00	648.00	244,826.00	616.00	397.00
Differenze nel 1897	— 8.759.00	— 254.00	+ 1,117.00	+ 15,925.00	+ 116.00	+ 8,245.00	»	+ 14.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1897.				
1896-97	1,233,812.00	27,454.00	152,610.00	1,802.787.00	17,404.00	3,234,067.00	616.00	5,250.00
1895-96	1,226,158.00	23,764.00	135,242.00	1,655,803.00	15,782.00	8,056,749.00	616.00	4,962.00
Differenze nel 1897	+ 7,654.00	+ 3,690.00	+ 17,368.00	+ 146,984.00	+ 1,622.00	+ 177,318.00	»	+ 288.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	37,977.00	785.00	3.075.00	38.597.00	109.00	80,543.00	484.00	166.00
1896	36,935 00	668.00	2,972.00	32,120.00	137.00	72,832.00	484.00	150.00
Differenze nel 1897	+ 1,042.00	+ 117.00	+ 103.00	+ 6,477.00	— 28.00	+ 7,711.00	»	+ 16.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1897.				
1896-97	453,201.00	9,142.00	41,075.00	299,854.00	2,932.00	806,204.00	484.00	1,666.00
1895-96	438,893.00	8,116.00	36,655.00	259,016.00	3,073.00	775,753.00	484.00	1,603.00
Differenze nel 1897	— 15,692.00	+ 1,026.00	+ 4.420.00	+ 40,838.00	— 141.00	+ 30,451.00	»	+ 63.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1897	2,885.00	69.00	257.00	1,172.00	»	4,383.00	23.00	190.00
1896	3,051.00	95.00	263.00	917.00	»	4,326.00	23.00	138.00
Differenze nel 1897	— 166.00	— 26.00	— 6.00	+ 255.00	»	+ 57.00	»	+ 2.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1897.				
1896-97	41,364 00	1,662.00	2,841.00	10,472.00	28.00	56,367 00	23.00	2,451.00
1895-96	43,418 00	1,452.00	2,760.00	8,087 00	28.00	55,745 00	23.00	2,424.00
Differenze nel 1897	— 2,054.00	+ 210.00	+ 81 00	+ 2,385.00	»	+ 622.00	»	+ 27.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 180,000,000, interamente versato.

Avviso pagamento Dividendo.

Si fa noto ai portatori delle 360,000 Azioni sociali che, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 3 gennaio 1898, sarà loro pagata, presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro presentazione della cedola n. 24, la somma di ital. L. **12.50** per ciascuna azione, cioè it. L. **5** a saldo del dividendo dell'esercizio 1896-97, e it. L. **7.50** quale primo acconto sul dividendo dall'esercizio 1897-98.

Avviso pagamento Interessi sulle Obbligazioni 4 0|0.

Si notifica che il pagamento dell'interesse semestrale al 1º gennaio 1898 sulle Obbligazioni sociali 4 0|0 avrà luogo, a cominciare dal giorno 3 successivo, presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro consegna della cedola n. 15.

Il detto interesse ascende a ital. L. **10** nette per Obbligazione, importo che fuori d'Italia verrà pagato sulle basi indicate nella cedola stessa.

Milano, dicembre 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 80	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASS.	Treno di lusso CALAIS-ROMA settimanale il lunedì part. da LONDRA	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — p.	11 — p.	10 55 a.	11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich). Arr.	12 15 p.		2 20 p	12 20 a.	12 15 p.	12 20 a.
	Déjeun.					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — p	1 19 a.	12 49 p.	1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—	—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 — a.	—	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 p.	3 33 a.	2 54 p.	3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 p.	3 38 a.	2 59 p.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — p.	5 38 a.	4 35 p.	Per la grande cintura
	Pranzo					
Par.	Vagon-Restaurant		7 44 p.	6 48 a.	4 50 p.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 p.	7 31 a.	—	
	(B) 1a e 2a classe		1a 2a cl.	1a 2a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 05 p.	2 15 p.	—	
Dijon . . . . Arr.	1 47 a.		2 15 a.	7 05 p.	9 45 p.	9 29 a.
Genève . . . . —	—		8 46 a.	—	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	6 28 a.		7 53 a.	12 02 a.	—	1 35 p.
Chambéry. . . . . . —	6 55 a.		8 29 a.	12 25 a.	—	1 57 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 44 p.	3 09 a.	5 — a.	4 37 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	8 10 a.	9 03 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 50 p.		7 55 p.	8 45 a.	—	
Novara . . . . . . Arr.	4 40 p.		9 51 p.	10 41 a.	—	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p	11 40 a.	—	
				1a 2a cl.		
Torino. . . . . . . Par.	3 05 p.		8 10 p.	8 40 a.	9 10 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 43 p.		11 20 p.	12 — p.	11 24 a.	
San-Remo. . . —	11 31 p.		8 43 a.	4 42 p.	—	
Pisa. . . . . —	11 23 p.		3 50 a.	4 45 p.	3 55 p.	
Firenze . . . . —	1 10 a.		7 20 a.	7 05 p.	—	
Livorno . . . . —	12 — p.		5 32 a.	5 53 p.	—	
Roma . . . . —	7 05 a.		10 50 a.	11 30 p.	10 35 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 45 p.	7 10 a.	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	—		—	6 17 p.	—	
Torino. . . . . . . Par.	3 05 p.		7 05 p.	8 40 a.		9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 36 p.		8 55 p.	10 13 a.		11 11 p.
Bologna. . . . . . . —			2 31 a.	2 50 p.	Dal 15 novembre	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		7 12 a.	11 — p.	partenza	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	11 — a.	da LONDRA	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 34 a.	6 03 p.		
Roma . . . . —	—		1 10 p.	11 25 p.		Arrivo a Brindisi
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 45 p.	7 10 a.		la domenica

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASS.	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASS.	Treno di lusso ROMA-CALAIS settimanale il sabato part. da ROMA
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p	Dal 20 novembre partenza da ROMA
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 37 a.	10 33 a.	9 05 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 35 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 25 p.	11 25 p.
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	9 55 p.	8 — a	8 30 a.
Livorno . . . . —	9 35 p.	—	4 — a.	1 40 p	—
Firenze . . . . —	8 20 p.	—	—	11 40 a.	—
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 30 a.	2 20 p	2 45 p.
San-Remo. . . —	7 16 p.	—	3 32 a.	12 28 p	—
Genova . . . . —	2 44 a.	6 40 a.	8 35 a.	6 58 p	6 22 p.
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p	9 5[illegible] p.
Milano . . . . . . Par.	—	10 55 a.		8 15 p.	—
Novara . . . . —	4 30 a.	11 51 a.		9 12 p.	—
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 45 p.		11 02 p.	—
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	10 03 p.
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 28 p.		2 26 a.	12 35 a.
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 22 p.		4 56 a	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 15 p.	8 55 p.		5 22 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 42 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.		11 34 a.	7 34 a.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a.		5 32 p.	—
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			7 07 p.	—
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 14 antim.			8 — p.	12 12 p.
	(A) 1a 2a cl.	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* 1a, 2a, 3a (**)	
Par.	9 — a.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	12 20 p.
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 36 a.	12 mer.	1 25 p.	10 47 p	1 45 p.
Par.	10 41 a.	12 20 p.	1 30 p.	10 52 p	1 50 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 12 p.	1 50 p.	—	12 34 a.	—
Par.	12 14 p.	1 53 p.	—	12 36 a.	—
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	12 54 p.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a	3 50 p.
(ora di Greenwich) . Par.	1 10 p.		3 45 p	1 35 a.	3 51 p.
Douvres. . . . . —	3 05 p.		5 45 p.	3 45 a.	5 45 p.
Londres Victoria . Arr.	4 50 p.		7 30 p.	5 40 a	7 30 p.
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 p.	5 50 p.	7 35 p.	5 40 a.	7 35 p.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. Prende in tutti i punti serviti viaggiatori di 3a classe per l'Inghilterra soltanto. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. Prende in 3a classe per tutti i punti serviti i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra soltanto. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — ***Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.*** Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — ***Da P.-L.-M. verso Calais.*** Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.55 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXX. Sabato, 18 Dicembre 1897 NUM. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Il **Monitore delle Strade Ferrate** sta per compiere il suo *trentesimo* anno di vita. Questa lunga ed ininterrotta esistenza ci dispensa da qualsiasi sollecitazione, da qualsiasi promessa o programma. Essa prova per sè stessa che il favore dei Lettori non gli è mai venuto meno, e che, fra le pubblicazioni ferroviarie, è la più autorevole e meglio in grado di fornire con rapidità ed esattezza incontestabile le notizie che sono ricercate dagl'interessati.

Sarà nostra cura il conservarci questo favore, di cui andiamo orgogliosi, migliorando sempre le nostre rubriche. Preghiamo intanto i nostri Abbonati, ai quali scade l'abbonamento in fin d'anno, di volerlo rinnovare sollecitamente per facilitare a noi il lavoro ed evitare possibili interruzioni nell'invio del giornale.

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

(ESERCIZIO 1896-97)

Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci all'Assemblea generale degli Azionisti del 29 novembre 1897.

(Cont. — Vedi N. 50).

Per conoscere ora la produttivività delle diverse linee dell'intera Rete e le differenze in più ed in meno verificatesi in confronto al precedente esercizio, basta dare uno sguardo al prospetto seguente, nel quale i prodotti netti risultano ripartiti tanto per le linee della Rete principale quanto per quelle della Rete complementare e dello Stretto di Messina:

Ripartizione dei prodotti per linea, depurati dalle tasse erariali.

Numero progressivo dei tronchi	LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media dei tronchi di linea	Prodotto medio per chilometro						Differenze	
			Esercizio 1896-97					Esercizio 1895-96		
			Viaggiatori	Bagagli gr. e piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Prodotti indiretti	Totale		in più	in meno
	Rete principale.									
1	Messina (Porto)-Catania (Porto)	96	9,376.47	3,405.67	6,915.86	135.04	19,833.04	19,884 —	»	50.96
2	Santa Caterina-Catania	115	4,766.51	764.51	11,193.53	18 06	16,742.61	16,536 —	206.61	»
3	Santa Caterina-Roccapalumba.	57	2,362.10	559.45	2,133.63	22.75	5,077.93	5,255 —	»	177.07
4	Santa Caterina-Aragona-Caldare	65	3,193.50	394.75	6,204.34	30.10	9,822.69	8,218 —	1,604.69	»
5	Canicattì-Licata	46	1,566.95	267.58	4 364.06	12.42	6,211.01	5,664 —	547.01	»
6	Aragona-Caldare-Porto Empedocle (Porto). . . .	20	4,638.37	357.29	15.340.01	14.11	20,349.78	16,190 —	4,159 78	»
7	Aragona-Caldaro-Termini	88	5,163 56	1,094.14	5,016.96	41.12	11,315.78	9,725 —	1,590.78	»
8	Termini-Palermo (Porto)	43	9,538.24	2,943.94	10,938.55	654.65	24,075.38	24,958 —	»	882.62
9	Catania-Siracusa	86	4,450.82	826.22	1,775.61	14.52	7.067.17	7,395 —	»	327.83
	Rete complementare.									
10	Licata-Siracusa	218	1,309.24	138.78	885.44	20.76	2,354.22	2,158 —	196.22	»
11	Valsavoia-Caltagirone	67	1,749.49	352.07	1,184.47	55.58	3,341.61	3,146 —	195.61	»
12	Messina-Patti-Termini	195	4,150.16	1,554.16	1,833.63	35.62	7,573.57	7,041 —	532.57	»
13	Licata Porto e Molo.	2	»	»	9,854.81	9.91	9,864.72	9,089 —	775.72	»
14	Siracusa al porto	2	»	9.76	2,103.41	285.41	2,398.58	1,633 —	765.58	»
	Stretto di Messina.									
15	Messina (Porto)-Reggio (Porto)	15	5,141.49	846.77	1,723.60	2.41	7.714,27	6,972 —	742.27	»
16	Messina (Porto)-Villa San Giovanni.	8	5,069.23	188.23	»	2.41	5,259.87	5,375 —	»	115.13

Da quest'ultimo prospetto si rileva che il prodotto chilometrico della Rete principale fu in aumento nei tronchi Santa Caterina-Catania, Santa Caterina-Aragona Caldare, Canicattì Licata, Aragona Caldare-Porto Empedocle ed Aragona Caldare-Termini, e cioè in tutte quelle linee in cui gli zolfi costituiscono uno degli elementi principali del traffico.

Nelle linee Messina Porto-Catania Porto, Santa Caterina-Roccapalumba, Termini-Palermo Porto, il prodotto chilometrico fu in diminuzione a causa del minor trasporto di viaggiatori, e nella linea Catania-Siracusa invece tale diminuzione è dovuta allo scarso traffico di bagagli e di merci a grande velocità.

Per la Rete complementare il prodotto chilometrico si riscontra in aumento in tutte le linee, e cioè: nella Licata-Siracusa pel maggior traffico di viaggiatori e di merci a piccola velocità, stimolato dalle tariffe ridotte istituite in quella linea; nella Valsavoja Caltagirone pel maggior traffico di merci a piccola velocità, sebbene il trasporto dei viaggiatori sia stato in diminuziove; nella Messina-Patti-Termini per aumento di traffico in tutte le categorie di trasporto, nel tronco Licata al Porto e Molo pel maggior trasporto di zolfo e nel tronco Siracusa al Porto per l'accresciuto traffico delle merci a piccola velocità e specialmente della pietra pece e del vino.

Per mettere poi in rilievo le oscillazioni che, in confronto al precedente esercizio, si sono verificate in tutto il traffico della Rete, faremo l'esame particolareggiato dei prospetti che vi presentiamo dal n. 6 al n. 16.

Dal prospetto n. 6 si rileva che la quantità dei viaggiatori, considerati in complesso, ascese a 2,426,264 dando, in confronto al precedente esercizio, una diminuzione di 17,500 viaggiatori.

Questa diminuzione, però, diventa nulla, se si considera che nel 1895-96 si verificarono straordinari trasporti militari e perciò rimane giustificata, nell'esercizio di cui ci occupiamo, la diminuzione di 39,203 viaggiatori nei soli viaggi di terza classe a prezzo ridotto. Invece si riscontra un aumento nei viaggiatori a tariffa ordinaria ed in quelli di andata e ritorno.

Anche le percorrenze complessive sono state in diminuzione, ma come si è detto più sopra, tale diminuzione si è avverata nei trasporti a tariffa ridotta di terza classe, per effetto dei minori trasporti militari, mentre invece le percorrenze dei viaggiatori a tariffa ordinaria sono state in considerevole aumento.

In conseguenza dell'avvenuta diminuzione nelle percorrenze complessive, anche il prodotto dei viaggiatori, considerato nello insieme, è stato in diminuzione di 2379.42 lire.

Difatti, mentre nel 1895-96 si ebbero L. 4,416,958.20, quest'anno il prodotto della categoria anzidetta ammontò a L. 4,414,578.78.

Esaminando, però, le varie categorie dei viaggiatori trasportati, rilevasi un notevole aumento nel prodotto dei viaggiatori a tariffa ordinaria ed in quello dei viaggiatori a tariffa ridotta di seconda classe, mentre una diminuzione non rilevante si è verificata nel prodotto dei viaggi d'andata e ritorno ed in quello dei viaggiatori a tariffa ridotta di prima e terza classe. E se, in complesso, si rileva la diminuzione anzidetta di L. 2379.42, essa è dovuta, come si è detto avanti, agli straordinari trasporti militari effettuatisi nell'esercizio 1895-96, tanto vero che la forte diminuzione in L. 226,915.11, si rileva nei viaggi a tariffa ridotta di terza classe, nella quale sono appunto compresi i trasporti di persone per conto dello Stato.

Il trasporto dei bagagli e dei cani è stato, come dal prospetto n. 7, in aumento nelle quantità, ma in diminuzione nelle percorrenze ed anche nel prodotto.

Ed invero, mentre nel 1895-96 si ebbe un totale di 2,283,316 unità-chilometro, con un prodotto di 93,551.09 lire, quest'anno le unità chilometriche ammontarono a 2,248,162 ed il prodotto relativo a L. 92,264.33, dando soltanto una differenza in meno di L. 1286.76.

Dal prospetto n. 8 si rileva che il traffico dei trasporti a grande velocità è cresciuto considerevolmente.

Difatti, oltre ad un aumento nelle quantità, specialmente nei pacchi ferroviari e nella categoria messaggerie, merci ed oggetti d'arte, si riscontra un aumento, piuttosto notevole, nelle percorrenze e nel prodotto, il quale da lire 446,991.97, del precedente esercizio, quest'anno ascese a L. 458,829 28, dando l'aumento di L. 11,837.31, aumento che sarebbe stato ancor più sensibile, se non si fosse verificata una forte diminuzione nei trasporti di cavalli e bestiame per conto dello Stato.

Nei trasporti a piccola velocità accelerata si è verificato, come dal prospetto n. 9, un aumento non indifferente, sia nelle quantità del bestiame, che in quelle delle merci, le quali da quintali 901,149, quantitativo dell'esercizio antecedente, quest'anno ammontarono a quintali 1,144,519, donde l'aumento di quintali 243,370, costituito quasi tutto da un maggior traffico nei trasporti degli agrumi.

Le percorrenze dei trasporti a piccola velocità accelerata sono state in aumento e specialmente nelle merci a carro completo, ove si riscontrarono 3,129,356 quintali-chilometro in più del precedente esercizio.

In relazione a siffatto aumento nelle percorrenze, anche i prodotti sono stati in aumento considerevole, ascendendo complessivamente a L. 602,504.43, con l'aumento di lire 25,893.17 sul precedente esercizio.

Venendo ora a parlare del prospetto n. 10, relativo ai trasporti a piccola velocità ordinaria, i quali costituiscono pressochè la metà del traffico dell'intera Rete, notiamo che in esso si riscontra un considerevole aumento, sia nelle quantità, che nelle percorrenze e nei prodotti.

In effetti, nelle merci, senza vincolo di peso, tassate con tariffe generali e differenziali, si rileva l'aumento di 4975 tonnellate effettive e di 1,343,094 tonnellate-chilometro e nelle merci con vincolo di peso, tassate con tariffe speciali e locali, l'aumento di 45,724 tonnellate effettive e di 3,334,798 tonnellate-chilometro.

In conseguenza di ciò, anche il prodotto della piccola velocità ordinaria, in L. 4,702,040.60, diede l'aumento, in quest'anno, di L. 423,779.41, in confronto al prodotto dell'esercizio antecedente, di L. 4,278,261.19.

Il percorso medio di ogni unità di traffico si mantenne pressochè uguale a quello dell'anno passato, e lo stesso puossi dire per il prodotto medio per unità di traffico e per unità-chilometro.

I prodotti indiretti, come dal prospetto n. 11, nell'esercizio 1896-97, furono quasi eguali a quelli dell'esercizio antecedente; e se si riscontra l'aumento di L. 10,499.17, esso non è che fittizio, perchè dovuto ai trasporti dei pacchi postali in mezzi compartimenti, quali prodotti, in seguito ai nuovi contratti stipulati col Ministero delle Poste e dei Telegrafi, vennero compresi fra quelli ripartibili, mentre prima erano calcolati a rimborso di spesa.

Finalmente, dai prospetti n. 14 e 15 si rilevano rispettivamente, la specificazione per natura delle merci trasportate a piccola velocità ordinaria ed il movimento delle merci più rilevanti, verificatosi nelle stazioni della Rete durante l'esercizio di cui ci occupiamo.

Il prospetto n. 16 degli introiti lordi di ciascuna stazione in relazione alla quantità dei viaggiatori in partenza ed al tonnellaggio delle merci in partenza ed in arrivo, offre gli elementi dell'importanza di tutto il traffico sviluppatosi nella nostra Rete nell'anno finanziario 1896-97 in esame, non ostante la crisi che ha travagliato la nostra Isola nei suoi cespiti principali.

§ 2. — Corrispettivi a rimborso di spesa.

Nell'esercizio 1896-97 i corrispettivi a rimborso di spesa ammontarono a L. 234,016.89, ripartiti nel seguente modo:

Denominazione dei trasporti	Introiti a rimborso di spesa		Differenza	
	nel 1896-97	nel 1895-96	in più	in meno
Treni, carri e carrozze in servizio dello Stato	—	—	—	—
Corrispondenze e pacchi postali:				
Rete principale e complementare	88,891.82	99,185,38	—	10,293.56
Stretto di Messina	750.63	2,505.55	—	1,754.92
Canoni per trasporto dispacci postali attraverso lo Stretto di Messina .	24,000 —	25,253.76	—	1,253.76
Trasporti per l'esecuzione dei lavori dei fondi speciali e dell'Alleg. *B*	73,881.45	73,006.09	875.36	—
Nuove costruzioni	175.33	182.43	—	7.10
Approvvigionamenti e scorte. . .	38,623.56	25,995.87	12,627.69	—
Trasporti militari	4,520.42	1,716.57	2,803.85	—
Fuorviamenti, tasse di commissione e facchinaggio, di trasbordo, diversi	3,173.68	1,251.49	1,922.19	—
Totale	234,016.89	229,097.14	18,229.09	13,309.34
Aumento sull'esercizio precedente			4,919.75	

Dall'esame del suddetto prospetto si rileva, che in complesso si ebbe l'aumento di L. 4919.75. Questo aumento però viene ad avere maggiore importanza, se si tien conto delle L. 12,525.61, montare del trasporto delle corrispondenze e pacchi postali, che figura nel prospetto n. 11 fra i prodotti ripartibili e che, depurato dalle quote di compartecipazione, viene, in ogni caso, a completare le lire 98,000, a rimborso di spesa, garantite dal Governo alla nostra Società pel servizio postale.

È poi da notare l'aumento di L. 12,627.69, verificatosi nei trasporti eseguiti per conto degli approvvigionamenti a causa della rifornitura delle scorte, e quello di L. 2803.85, ottenutosi per effetto del contratto di presa e resa dei trasporti militari. (*Continua*).

SOPRA UN NUOVO SISTEMA DI TRAVATE METALLICHE

Il signor ingegnere A. Vierendeel, professore alla Università di Louvain, ha progettato un nuovo sistema di travate metalliche, illustrandolo in una recente pubblicazione; e presentando alla Esposizione di Bruxelles un ponte completo per ferrovia ad un binario della portata di metri 31,50 costruito secondo tale suo nuovo sistema. Si tratta essenzialmente di una travata costituita dalle briglie o correnti superiori ed inferiori, e da montanti verticali; nella quale sono completamente ommesse le aste diagonali.

Il concetto fondamentale che ha condotto l'ingegnere Vierendeel a queste sue proposte si è che le diagonali, ed in generale le sbarre inclinate dei graticci delle travi metalliche, sono elementi perturbatori nella costituzione della travatura, perchè: 1° Sono causa che un calcolo rigoroso riesce impossibile, e si deve necessariamente ricorrere ad ipotesi imperfettamente verificate; 2° Impediscono di poter fare una costruzione razionale, non potendo assumere per le varie membrature nè le forme di sezioni nè la variabilità di profilo che sarebbero più adatte; 3° Rendono impossibile una montatura assolutamente esatta della ossatura metallica, poichè non si possiede alcun metodo pratico per regolare convenientemente le diagonali.

In conseguenza di quanto sopra è detto si è molto incerti circa gli sforzi che effettivamente si sviluppano nelle varie membrature di una trave a traliccio: mentre le sollecitazioni secondarie dipendenti dalla rigidità dei nodi, delle quali sarebbe eccessivamente laborioso il tenere calcolo esatto, raggiungono alle volte entità rilevanti.

Nel sistema proposto dal sig. Vierendeel i soli collegamenti fra i correnti superiori e gli inferiori, sono i montanti verticali rigidamente collegati coi correnti: con ciò i nodi dello schema di trave sono molto semplificati, concorrendo in ciascuno solo tre aste, compresi i correnti: e poichè derivano naturalmente in un cotale sistema, sollecitazioni di flessione importanti tanto nelle aste di correnti che in quelle di montanti, per tali membrature, in causa della semplicità dello schema, è agevole assumere sezioni a ⌶ adatte a resistere a quelle sollecitazioni. Inoltre, per la determinazione di tali sollecitazioni, come vien mostrato nella citata pubblicazione, il calcolo rigoroso non risulta molto laborioso, e può eziandio venire ancora semplificato pur conservando una grande approssimazione.

I vantaggi di una tale costruzione, secondo il signor ing. Vierendeel si possono così riassumere: *A*), di ordine teorico, poichè non occorre ricorrere ad alcuna ipotesi che non sia pienamente giustificata, ciò che invece si fa pel calcolo delle travi a graticcio nelle quali si considerano tutti i nodi a cerniera; *B*), di ordine tecnico, poichè le travate risultano più rigide, più robuste, meno sensibili alle sollecitazioni dinamiche, meno esposte alla ruggine, meno soggette a deformazioni permanenti della struttura; tutte circostanze che hanno per conseguenza una maggior durata della costruzione; *C*), infine di ordine economico, poichè a parità di resistenza e solidità, i ponti del nuovo sistema sono di minor peso, e risultano quindi meno costosi di quelli a graticcio; l'economia, che aumenta con la portata, varia dal 10 al 25 0|0 in confronto a quelli a graticcio.

Nei mesi di agosto e settembre scorsi sono state eseguite parecchie esperienze di carico sulla travata del nuovo sistema esposto a Bruxelles: e dalla Relazione di tali prove apparisce come i risultati ottenuti sieno soddisfacenti, ed in piena rispondenza alla teoria.

LA TARIFFA A ZONE
E LE SPESE DELLA RETE UNGHERESE DELLO STATO

Il barone Daniel, ministro ungherese del dipartimento del Commercio, da cui dipendono le ferrovie, ha presentato recentemente alla Camera magiara un importantissimo progetto di legge che comprende un programma di lavori e di acquisto di materiale, la cui spesa raggiungerà 123,008,896 fiorini, cioè circa 300 milioni di franchi.

Il progetto ministeriale prevede, per i lavori e gli acquisti, una somma di *cento milioni* di fiorini (250 milioni di franchi) e per il pagamento di diversi residui di debiti, la somma di 23,008,896 fiorini, cioè in totale, come abbiamo detto, 123 milioni di fiorini. In conseguenza, un credito di quest'importanza dovrebbe essere aperto al Governo, il quale sarebbe autorizzato ad emettere, nello spazio di dieci anni nei quali le spese sono ripartite, delle obbligazioni 3 1|2 0|0 esenti d'imposta.

I cento milioni di fiorini sarebbero impiegati come segue:

Costruzione ed impianti di officine: 23 *milioni* 70.000 *fiorini*;

Acquisti di materiale rotabile e di esercizio: 39 *milioni* 425,000 *fiorini*;

Sostituzione dei ponti in legno con ponti metallici: 200,000 *fiorini*;

Impianto di secondi binarî, rifacimento di linee e stazioni di raccordo: 13 *milioni* 650,000 *fiorini*;

Ampliamento di stazioni e di fabbricati di deposito: 17 *milioni* 105,000 *fiorini*;

Lavori complementari di minore importanza, aumento degli accessori e lavori di protezione contro l'ingombro della neve sui binari: 4 *milioni* 750,000 *fiorini*

Sopra queste previsioni una somma di 20 *milioni* 400,000 *fiorini* è presa a spesa nel modo che segue:

Officine, rimesse, riserve d'acqua, officine elettriche od a gaz per i treni: 3 *milioni* 930,000 *fiorini*;

Locomotive, carri merci, freni, illuminazione: 12 *milioni* 729,000 *fiorini*;

Lavori di manutenzione e rifacimento ai ponti: 100,000 *fiorini*;

Secondi binari urgenti: 1 *milione* 400,000 *fiorini*,

Ampliamento di stazioni: 1 *milione* 700,000 *fiorini*;

Piccoli lavori complementari, accessori, lavori contro le nevi: 541,000 *fiorini*.

Coi 23,008,896 *fiorini* di debiti pendenti, rimborsabili prima della fine del 1897, il progetto prevede per questo anno una spesa totale di 43,408,896 *fiorini.*

Tale è il programma dei miglioramenti e delle trasformazioni che sono divenute indispensabili in seguito all'estensione progressiva del traffico durante gli ultimi otto o dieci anni.

Questo aumento del traffico è dovuto, in gran parte, alla applicazione della tariffa a zone, ma pure all'estensione della rete ed allo sviluppo delle condizioni economiche generali del paese. La realizzazione di questo programma servirà a meglio assicurare la sicurezza e la regolarità dell'esercizio rendendola in pari tempo più economica. Sotto queste perifrasi, è facile capire che se la tariffa a zone ha evidentemente procurati dei seri vantaggi alla concentrazione magiara, non ha portato alle ferrovie, a conti fatti, i benefici che se ne ripromettevano.

Nondimeno, ecco qualche dato sullo sviluppo che presero il movimento ed il traffico delle ferrovie dello Stato ungherese, durante questi ultimi dieci anni.

La rete, la cui lunghezza nel 1896 era di 4,458 chilometri, alla fine del 1897 raggiungeva i 10,761 chilometri. Il percorso chilometrico, durante lo stesso periodo, da 15.7 milioni di treni-chilometri, si elevò a 48.4 milioni di treni-chilometri.

Il numero dei viaggiatori trasportati sulla rete da 10 milioni 700,000 passò a 42 milioni 800,000; le merci da 11 milioni 700,000 tonellate a 20 milioni 210,000 tonnellate.

Dallo specchio seguente risulta che questo sviluppo non è attribuibile soltanto all'estensione della rete, ma anche all'aumento intenso del movimento:

		1886	1895
Viaggiatori	per km.	1,448	4,523
Movimento delle merci:			
Viaggiatori-chilom. . . .	»	85,406	211,051
Treni-chilom.	»	1,651	2,619
Vagoni-assi-chilom. . . .	»	23,682	55,023
Movimento dei viaggiatori:			
Treni-chilom.	»	1,963	2,774
Vagoni-assi-chilom. . . .	»	135,038	211,238
Tonnellate-chilom. . . .	»	260,303	385,863

Per l'anno 1896, i dati statistici non erano ancora interamente stabiliti.

La conseguenza naturale di questa estensione del traffico fu che i crediti ordinari o straordinari annuali, stabiliti dal bilancio dello Stato, non furono più sufficienti ai bisogni crescenti.

Già, dopo il 1886, infatti, lo Stato aveva consacrato delle somme considerevoli, non soltanto all'esecuzione di lavori d'ingrandimento e d'impianto, ma ancora alla costruzione di nuove linee, e queste ultime spese costituiscono, in realtà, un nuovo versamento di fondi, senza rapporto coi bisogni già esistenti. Tutte queste spese hanno potuto, durante questo tempo, essere coperte dalle eccedenze dei prodotti lordi, come si rileva dallo specchio seguente:

Tabella dei Prodotti e Spese per lavori e miglioramenti.

	Eccedenze di prodotti lordi	Spese per le nuove linee	Tpese per miglioramonto	Totale delle spese
1880	4,592,819.88	490,082.50	486,222.80	976,305.30
1881	6,817,083.48	5,948,048.32	1,048,951.93	6,996,999.75
1882	7,365,392.42	15,055,989.12	2,411,768.80	17,467,757.92
1883	9,174,486.70	14,109,911.76	3,933,722.77	18,043,634.73
1884	9,136,530.20	8,513,886.51	6,662,086.89	15,175,973.40
1885	11,110,351.22	4,470,529.49	5,870,986.61	10,341,516.10
1886	14,192,161.71	3,039,332.30	5,262,276.21	8,301,608.51
1887	15,362,006.58	3,271,891.18	6,045,920.23	9,317,811.41
1888	18,196,536.28	234,253.34	7,958,814.40	8,193,067.74
1889	19,759,476.81	31,006.67	5,853,419.95	5,884,426.62
1890	21,821,871.27	2,051,718.16	5,603,734.43	7,655,452.59
1891	31,718,784.75	633,929.92	9,206,107.19	9,840,037.11
1892	32,368,618.39	1,098,114.57	6,164.286.03	7,262,400.60
1893	34,917,472.56	4,417,903.67	9,548,196.65	13,966,100.34
1894	36,694.769.24	8,368,446.06	12,860,046.73	21,228,492.79
1895	33,009,071.82	3,779,403.86	11,812,005.60	15,591,409.46

Risulta da questo specchio che le eccedenze dei prodotti lordi, che erano, nel 1880, di fiorini 4,592,819.88, si sono elevate, nel 1895, a fiorini 33,009,071.82, e che il totale dell'eccedenza realizzata dal 1880 al 1895 ammonta alla somma di fiorini 304,240,433.35.

È stata impiegata, durante lo stesso periodo per la costruzione di nuove linee, la somma di fior. 75,514,447.65, e per miglioramenti, la somma di fiorini 100,528,547.22, cioè, in totale fiorini 176,242,994 87.

Tuttavia, gli stanziamenti annuali dello Stato essendo divenuti insufficienti, come abbiamo detto, il Governo ungherese è stato condotto ad elaborare questo programma importante, che non sarebbe realizzabile che in parecchi anni e secondo un piano fissato preventivamente. Ha inoltre deciso di non chiedere i fondi necessari al bilancio dello Stato, e nemmeno di prelevarli sopra le eccedenze eventuali del traffico, ma di realizzarli per mezzo di un'operazione di credito.

Il rapporto ufficiale contiene delle interessanti operazioni, circa le cause che hanno necessitato questi nuovi grandi lavori.

La rete delle ferrovie dello Stato Ungherese non è stata stabilita sopra piani omogenei. Le basi della Rete principale stessa non furono posate che ad un'epoca ove le eventualità dello sviluppo ulteriore non si erano potute calcolare. Così pure tutta l'organizzazione, datando da questa epoca, si risente dell'incoerenza dell'inizio, delle condizioni finanziarie del paese, che non permettevano allora di soddisfare che ad esigenze relativamente modeste.

Inoltre, la maggior parte della rete non fu costituita che coll'acquisto di linee, il cui impianto era più primitivo ancora di quello della rete principale. Queste linee, di un prodotto minimo, costituirono una passività costante per lo Stato.

Bisogna, tuttavia, fare eccezione per le linee riscattate alla Società Austro-Ungherese delle ferrovie dello Stato, perchè il traffico sviluppatissimo di qualcuna di queste linee, aveva già obbligato la Compagnia ad eseguire dei notevoli lavori di miglioramento.

Le linee riscattate erano state impiantate con sistemi differenti, e, per conseguenza, bisognò fare certe modificazioni per giungere all'unificazione dei servizi.

Ad ogni modo, l'Ungheria si trova oggi in presenza di un grave problema, lealmente posato dal barone Daniel, spintovi dalla necessità finanziaria della situazione.

La tariffa a zone, inaugurata dal Baross, ha prodotto un forte aumento di traffico, ciò è verissimo, ma questo aumento ha esso stesso necessitato delle costruzioni di stazioni e di nuove linee, un aumento di personale, degli acquisti di materiali rilevantissimi.

Tanto che il Governo cerca oggidì di procurarsi 300 milioni di franchi ed a procurarseli per mezzo di un prestito, malgrado le eccedenze dei prodotti... lordi. È questo il risultato più chiaro di un'esperienza, che avevamo ragione di giudicare pericolosa fino dal suo inizio.

ASSEMBLEE E BILANCI

DI SOCIETÀ FERROVIARIE ED INDUSTRIALI

Società di Navigazione Generale Italiana.

Il bilancio al 30 giugno 1897 della Navigazione Generale Italiana depositato, secondo le disposizioni di legge, negli uffici della Direzione Generale di detta Società in Roma, si chiude con un utile netto di L. 2,717,603.22.

Questo risultato assicura ai portatori delle azioni di detta Società, un interesse non inferiore a quello distribuito nell'annata precedente, e cioè del 7.50 0[0 sul valore delle azioni. Tale notizia sarà accolta certamente con soddisfazione, poichè rammentiamo come all'epoca della presentazione del bilancio al 30 giugno 1896, da taluni si volesse

far credere che i risultati favorevoli allora ottenuti dovevano attribuirsi unicamente ai movimenti straordinari di traffico avuti in conseguenza della campagna d'Africa; quasi pronosticando male per l'annata successiva!

Ci troviamo quindi di fronte ad un fatto compiuto che dimostra in modo ineccepibile di quali risultati soddisfacenti possa essere feconda una più solerte, economica, prudente amministraziene; e chi ha seguito attentamente il rapido miglioramento amministrativo ed economico di questa Società, non può a meno di convenire che più lieti e promettenti risultati non potevano aspettarsi i suoi azionisti.

E di fatti dall'esame delle attività del bilancio, tutte valutate con criteri di prudenza, noi abbiamo rilevato che la flotta è composta di 95 piroscafi, fra cui tre di recentissima costruzione, per un tonnellaggio complessivo di tonnellate 168,030.

Allo scopo di migliorare ancora i suoi servizi, unica e precipua cura della Società, sappiamo che altri cinque grossi piroscafi del complessivo tonnellaggio di tonn. 12,000, da adibirsi più specialmente alla linea del Levante, trovansi ora in costruzione nei cantieri della Ditta G. Ansaldo e C. di Sampierdarena e dovranno prendere il posto del materiale vecchio o demolito in questi due ultimi anni.

Ed è in vero confortante, il vedere come l'attuale amministrazione, sia riuscita nel breve spazio di poco più di due anni, a rafforzare talmente le proprie condizioni finanziarie, da potere non solo migliorare, senza assumere nuovi impegni, lo stato della propria flotta, ma anche *estinguere completamente tutti i suoi debiti.*

Le riserve della Società, sia pel fondo assicurazione della flotta, come per riserva a termine dell'art. 47 del proprio Statuto, ammontano alla cospicua somma di L. 4,448,411.06 a cui aggiunta quella del bilancio al 30 giugno 1897 in lire 134,568.84, si ottiene una riserva totale di lire 4,582,979.90, la quale, oltre a garantire gli azionisti dalle eventuali sorprese, costituisce una vera e propria aggiunta al capitale sociale.

Società Edison.

Il 7 corr. a Milano ebbe luogo l'assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società Edison per trattare dell'aumento del capitale sociale.

Gli ampliamenti del programma della Società hanno prodotto un conseguente aumento del fabbisogno finanziario, aumento che il Consiglio d'Amministrazione valuta nella cifra di almeno tre milioni, non tenendo per ora conto della continua estensione del servizio luce, che richiederà spese di nuove condutture e di nuovi impianti; nè del maggior sviluppo, che è opinione generale, prenderanno le tramvie elettriche cittadine, sviluppo che importerà conseguentemente maggiori spese; nè della somma necessaria per la esecuzione, a suo tempo, della concessione di Boffalora.

Perciò il Consiglio avrebbe giudicato conveniente di emettere 30,000 nuove azioni dello stesso valore nominale delle vecchie di L. 150, portando così il capitale sociale a L. 13,500,000 interamente versate e passando il premio al fondo di riserva.

Delle trentamila azioni, tremila devono essere date in prelazione alla Compagnia Continentale Edison di Parigi, in forza di contratti vigenti; a termine poi dell'art. 6 dello Statuto, i possessori delle vecchie azioni, avranno diritto di opzione su quindicimila nuove, cioè una su quattro.

Nell'assemblea si diede dapprima lettura della relazione del Consiglio. Indi, apertasi la discussione, si ebbero varie interrogazioni da parte degli azionisti Queirazza, cav. Luigi Vergani, che accennò ad articoli pubblicati in questi giorni da un giornale locale, e, approvando che il Consiglio non abbia creduto di occuparsene, rileva le inesattezze contenute negli attacchi. Rivolse poi interrogazione al consigliere delegato sul servizio delle tramvie elettriche, rilevando e deplorando che esso non corrisponda alle esigenze del pubblico ed agli interessi degli azionisti. Parlarono pure gli azionisti Taiani, Puricelli ed altri.

A tutti diede ampi ragguagli il consigliere delegato ingegnere Esterle, il quale si diffuse a dimostrare quanto buono e promettente si presenti l'avvenire, assai prossimo, dell'impresa, e comunicò poi all'assemblea le risultanze pressochè definitive degli introiti del 1897.

Alla fine si passò poi alla votazione dell'ordine del giorno del Consiglio:

« L'assemblea approva la relazione del Consiglio d'amministrazione e delibera l'aumento del capitale sociale nella cifra di L. 4,500,000, mediante l'emissione di 30,000 azioni nuove del valore nominale di L. 150 caduna ».

Quest'ordine del giorno venne approvato con 2803 voti favorevoli e 41 contrari.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

I lavori alla Stazione Centrale di Milano.

Presso la Direzione Generale della Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di costruzione del sottopassaggio di disimpegno del servizio viaggiatori nella stazione di Milano Centrale, a cui abbiamo accennato nelle *Informazioni* del n. 48.

Il preventivo della spesa per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 75,000.

Fra le 18 Ditte che si presentarono alla gara, rimase provvisoriamente aggiudicataria quella dei Fratelli Viganò, di Milano.

Quando saranno compiute le pratiche necessarie si darà principio ai lavori.

><

Esperimento di trazione elettrica sulla Rete Adriatica.

Riceviamo da Roma:

Il Regio Ispettorato delle Strade Ferrate ha fatto invito alla Società esercente la Rete Adriatica, la quale vi ha prontamente corrisposto, per iniziare, d'accordo, uno studio dell'applicazione della trazione elettrica alle ferrovie ordinarie. Sono incaricati di questo studio il cavaliere ing. Nicoli, regio ispettore, ed il cav. ing. Cairo, capo Divisione della Società, assistiti dal R. Ispettore allievo, ing. Grismayer e dal cav. ing. Rinaldi, capo servizio aggiunto della Rete Adriatica.

Lo studio sarà fatto in base ad un programma già compilato dal R. Ispettorato Generale e condurrà all'attuazione di un esperimento pratico del nuovissimo sistema di trazione che verrà applicato ai treni di una linea della suddetta Rete, in guisa da trarne i migliori ammaestramenti per la risoluzione di questo importantissimo problema, che potrà forse segnare una completa e benefica rivoluzione tecnica ed economica nell'esercizio delle ferrovie in generale e più specialmente delle linee secondarie, di interesse locale e di traffico limitato.

Fin qui il comunicato.

Per parte nostra possiamo aggiungere che le Ferrovie del Mediterraneo sino dall'anno 1895 si sono occupate della questione di sostituire la trazione elettrica a quella ordinaria con locomotive, sulle linee di montagna con lunghe gallerie, e che il Servizio del Materiale, incaricato dello studio di tale questione, ha rassegnato alla sua Direzione Generale una elaborata relazione in proposito.

><

Ferrovia Milano-Chiasso.

(*Ampliamento della stazione di Seregno*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie dell'Adria-

tico, ha presentato un nuovo progetto di lavori di ampliamento della stazione di Seregno, nella linea da Milano a Chiasso. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 271,700, oltre a L. 56,754.87 per materiale metallico di armamento.

I movimenti di terra, l'inghiaiamento e le opere murarie, per un importo complessivo di L. 108,000, saranno affidati in appalto mediante licitazione privata. I lavori di armamento, l'impianto di chiusure e di meccanismi saranno eseguiti in economia insieme a quelli per lo spandimento della ghiaia per la massicciata.

><

Risoluzione di controversie fra il Ministero e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Sappiamo che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici che da parte sua si accetta il dispositivo del lodo pronunziato dall'arbitro, signor comm. Giovanni Battista Javero, il 1° novembre u. s., sulle controversie fra il Ministero stesso e la Compagnia, in ordine al compenso da questa chiesto per studi da essa compiuti per le Ferrovie secondarie della Sardegna.

><

Commissioni esaminatrici pel concorso al Ministero dei Lavori Pubblici.

Le Commissioni esaminatrici per i prossimi esami di Ispettori tecnici ed amministrativi, annunziate nell'ultimo numero del *Monitore*, hanno subìto alcune modificazioni in seguito alla impossibilità in cui si sono trovati alcuni membri di accettare l'incarico loro affidato.

Per i tecnici:

a sostituire il prof. Favero ed il R. Ispettore capo Della Rocca, vennero chiamati i signori prof. Cavalli, della Scuola degli Ingegneri di Napoli, ed il R. Ispettore capo, cav. S. De Casa. Inoltre venne aggiunto alla Commissione il prof. Ascoli, della Scuola degli Ingegneri di Roma.

Per gli amministrativi:

a sostituire i signori prof. Meucci e comm. Pincherle, vennero chiamati il prof. Orlando, Deputato al Parlamento, della R. Università di Palermo, ed il cav. avv. Vanni, Referendario al Consiglio di Stato.

><

Ferrovia Arezzo-Fossato.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Arezzo-Fossato, considerando che la ferrovia medesima, a scartamento ridotto, è essenzialmente una ferrovia economica, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè la ferrovia in questione sia classificata legalmente fra le ferrovie pubbliche economiche, in relazione al capoverso 5° dell'art. 46 della legge 27 dicembre 1896 sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche.

><

Ruote per ferrovie in metallo speciale.

Siamo informati che il signor E. Baroni ha presentato istanza al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, colla quale, per conto della Casa Griffin di Buffalo, fa offerta di ruote per ferrovie in metallo speciale, temprato e lavorato con carbone di legno. Queste ruote, giusta quanto afferma il signor Baroni, sono adoperate in vasta scala sulle ferrovie americane e sono state adottate dalle ferrovie austro-ungariche già da parecchi anni, mentre le ferrovie bavaresi le avrebbero ultimamente adottate per parecchi dei loro carri.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetto d'appalto per gli scambi ed i meccanismi occorrenti alla stazione di Salerno*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici gli elaborati d'appalto per la provvista degli scambi completi e dei meccanismi occorrenti per i lavori d'ampliamento della stazione di Salerno, approvati con Decreto ministeriale del 9 settembre p. p. Le forniture considerate nell'appalto del quale trattasi, sono le seguenti: 9 scambi semplici del primo tipo riformato, tangente 0.10, con cuore capovolgibile in acciaio fuso e con cassetta di manovra speciale a disco girevole; 5 scambi semplici del modello n. 2, tangente 0.12, con cuore e cassetta come sopra; 2 scambi tripli del modello n. 2, tangente 0.10 e 0.15, con cuore capovolgibile e cassetta di manovra; 1 scambio inglese doppio, modello n. 2, con cuori doppi, fatti con rotaie, tangente 0.12 su piastrone di ferro, e cassetta di manovra; 1 piattaforma girevole del diametro di m. 15, del peso totale approssimativo di kg. 33,900; 1 piattaforma girevole, del diametro di m. 5.50 e del peso totale di circa kg. 16,225; 4 gru idrauliche isolate, del peso totale approssimativo di kg. 2100 cadauna; chilogrammi 24.320 circa di tubi di ghisa ordinari e speciali per condotta d'acqua, del diametro di mm. 180; 1 serbatoio a fondo sferico e relativi accessori, della capacità di mc. 100 e del peso totale approssimativo di kg. 8200. La spesa complessivamente preventivata per tutte le provviste suindicate ammonta a L. 70,000.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 6 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei Lavori per le Ferrovie Meridionali, ha avuto luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi all'alzamento di livelletta fra i chilometri 966.227 e 267.309 della linea Bologna-Otranto. Alla gara vennero invitate 11 Ditte, e le concorrenti furono 7. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Marco Marcantonio di Cupra Marittima (Ascoli), col ribasso del 20 0[0 sui prezzi della tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate dell'Adriatico ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta relativa a provvedimenti attuati e da attuarsi in difesa della ferrovia contro la frana del Girone, fra i chilom. 305 e 305.300 da Roma, della linea *Orte-Chiusi-Firenze*. Spesa occorrente L. 2730;

2. La proposta dei lavori occorrenti per l'impianto di uno scalo per traghetti in *stazione Centrale di Venezia*, presso la Boaria. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 58,000;

3. Il preventivo della spesa di L. 28,260.93, occorrente per l'applicazione del freno Westinghouse ad azione rapida e del segnale d'allarme ad aria compressa a 36 carrozze, e del solo freno Westinghouse a 6 bagagliai;

4. La proposta per sistemare il magazzino ed il piano caricatore coperto detto dell'Abbreviata e l'adiacente banchina verso il Canale Grande nella *Stazione centrale di Venezia*, con annesso preventivo di spesa di L. 30,100;

5. La proposta per l'applicazione dell'apparecchio Hauschalter, indicatore-registratore della velocità, a N. 10 locomotive del gruppo 180, delle quali 6 in costruzione presso la Ditta Ing. E. Breda e Comp., di Milano; e 4

presso lo stabilimento meccanico di Saronno. La spesa totale all'uopo occorrente ascende a L. 7,600;

6. Il contratto relativo alla fornitura di copertoni impermeabili verniciati per carri da merci, delle dimensioni di m. 8×5.60;

7. Il progetto di una tettoia metallica da costruirsi nella stazione di *Reggio Emilia*, a spese della Società per le ferrovie reggiane.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate).

Il 9 corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per la fornitura della ghiaia occorrente pel completamento e riordinamento della stazione di Milano a Porta Sempione, dell'importo approssimativo di L. 37,000. Alla gara vennero invitate 6 Ditte, che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Ciovini Gaspare di Milano, col ribasso del 18 0|0 su prezzi della tariffa.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. I contratti stipulati colle seguenti Ditte per le provviste di materiali minuti d'armamento:

a) Colla Società Ligure metallurgica di Sestri Ponente, per la fornitura di 14,000 stecche di acciaio dolce per armamento del primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogr. 112,000;

b) Colla Società anonima Stabilimento metallurgico di Piombino, per la provvista di 90,200 piastre di ferro omogeneo, intermedie, di controgiunto o di giunzione, per armamento di primo tipo e del modello n. 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 181,394;

c) Colla Ditta Filippo Torraca e Figli di Voltri, per la fornitura di 7000 piastre speciali in ferro omogeneo per armamento di primo tipo da m. 12, del peso totale approssimativo di chilogr. 65,800;

d) Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente, per la provvista di 17,100 arpioni ordinari e speciali, in ferro omogeneo, per armamento mod. 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 6950;

e) Colla Ditta-Società anonima Stabilimento metallurgico di Piombino, per la fornitura di 210,000 caviglie a vite mordente, in ferro omogeneo, da mm. 13 di lunghezza, esclusa la testa, per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogr. 84,000;

2. La proposta di rinforzo delle ferramenta di chiusura nella parte esterna delle stazioni fra Praia d'Aieta e Sant'Eufemia-Marina, lungo la ferrovia da *Battipaglia* a *Reggio*. Spesa preventivata L. 1850;

3. Il preventivo della spesa di L. 6350, occorrente per provvedere all'adattamento a strada carrettiera, mediante selciatura, di una zona del piazzale della stazione di *Milano-Porta Sempione;*

4. Il preventivo della spesa di L. 800, occorrente per provvedere al consolidamento del manufatto sul Rio Buon Consiglio, alla progressiva chilometrica 16.651.90, presso la fermata di Pievetta, lungo la ferrovia da *Ceva* ad *Ormea;*

5. Il progetto per l'impianto del servizio bestiame alla stazione di *Milano-Porta Romana*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 20,000, oltre a L. 12,087.70 per la provvista di materiale metallico di armamento;

6. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al rialzamento del corpo stradale ed alla sostituzione della impalcatura metallica ai ponti sui fossi Montelungo, Rielle e Vignacce, della strada ferrata da *Empoli* a *Chiusi*. La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 48,100;

7. La proposta per la riapplicazione degli apparecchi per il freno Westinghouse, tolti d'opera a due locomotive, ad altre due. Spesa preventivata L. 903;

8. La proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di un tratto di muro di sottoscarpa per sostegno e difesa dell'argine ferroviario tra le progressive 113.006.91 e 113.038.94 della linea da *Sampierdarena* al *Confine francese*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 3190;

9. Il preventivo della spesa di L. 240 per provvedere alla ricostruzione, con quadrelli verniciati, dei pavimenti dei cessi nelle stazioni del tronco da Pisciotta a Castrocucco, nella linea *Battipaglia-Castrocucco;*

10. La proposta relativa alla costruzione di una tratta, della lunghezza di m. 100, di scogliera al piede del muro di rivestimento dell'argine ferroviario, fra le progressive 93.238 e 93.338, della linea da *Parma* a *Spezia*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 20,800.

><

Società Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza.

(Estrazione a sorte di 200 azioni per il rimborso).

Il 22 corrente mese avrà luogo in Torino, nell'Ufficio di Amministrazione della Società concessionaria della ferrovia da Alessandria a Novi e Piacenza, l'estrazione a sorte di 200 azioni della Società medesima, le quali saranno rimborsate al valore nominale, e quindi estinte e cambiate in titoli speciali, che daranno diritto al dividendo del quale è cenno all'art. 43 degli Statuti sociali.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti rdunanze, da dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

a) Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di completamento del tronco Bribano-Belluno, della ferrovia Treviso-Feltre-Belluno, affidati a rimborso di spesa alla Società delle Strade Ferrate Meridionali ed eseguiti dall'Impresa Rizzani;

b) Su di uno schema di transazione convenuto con gli Eredi Gropallo, a definizione delle questioni ancora insolute dipendenti dall'espropriazione di parte di fondo, di proprietà del marchese Gaetano Gropallo, occorsa in Comune di Nervi, per la costruzione della ferrovia da Genova a Spezia;

c) Su di un progetto di transazione, mediante il compenso di una somma determinata, oltre alla rinunzia alla applicazione della multa per ritardo nella ultimazione dei lavori, nella vertenza sollevata dall'Impresa Torricelli per la liquidazione dei lavori di deviazione della linea Bologna-Pistoia presso la galleria della Rovina, da essa Impresa eseguiti sotto la direzione della Società esercente la Rete Adriatica, che li aveva assunti a rimborso di spesa;

d) Circa la questione dei maggiori compensi domandati dall'Impresa Gaetano Mazzola, imprenditore dei lavori per una scogliera sulla sponda sinistra del fiume Pescara, a difesa della ferrovia Pescara-Aquila, presso Alanno, e circa la domanda di condono della multa contrattuale per ritardo nel compimento dei lavori medesimi;

e) Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori affidati a rimborso di spesa alla Società esercente

la Rete Adriatica ed eseguiti dall'Impresa Luigi Medici, in base al contratto-capitolato 6 marzo 1893, per la costruzione di 5 case cantoniere doppie e di altre opere lungo il tronco da Montagnana a Monselice, nella ferrovia da Legnago a Monselice.

Il Consiglio di Stato:

Ha espresso l'avviso che possa essere approvato il progetto di appalto riguardante la costruzione delle travate metalliche, una per uso della ferrovia a doppio binario e l'altro per la strada rotabile sul canale delle Pagliarelle, costituenti il terzo lotto delle opere occorrenti per la sistemazione dell'appprodo dei pontoni celeri a vapore nel porto di Messina;

Ha manifestato il parere che sia da dichiarare irrecevibile il ricorso del Comune di Domanico avverso il subriparto del contributo per la ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, fatto dalla Deputazione provinciale di Cosenza ed approvato da quella Giunta amministrativa con decisione del 7 ottobre 1896;

Ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, siano meritevoli della ministeriale approvazione:

a) Il progetto presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia, per l'impianto di binari e per la costruzione di un ponte sul torrente Carmine, nella stazione di Giarre-Riposto, sulla linea ferroviaria Messina-Siracusa, allo scopo di rendere possibile le operazioni di carico e scarico da vagone a vagone, e di fare più speditamente lo smistamento delle merci nel servizio cumulativo di detta linea colla ferrovia Circumetnea;

b) Il progetto presentato dalla Direzione Generale predetta per le Ferrovie della Sicilia per il collocamento di una vasca ausiliare al rifornitore della stazione di Campobello, lungo la linea Canicatti Bivio-Licata. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5,713.42;

Ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali per provvedere all'esecuzione di lavori di consolidamento della trincea fra le progressive 28.338 e 28.370 della ferrovia da Porto Civitanova ad Albacina.

><

Istanza per l'istituzione di biglietti d'andata e ritorno fra Parma e le stazioni intermedie a Sarzana.

Il Sindaco del Comune di Sarzana ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici una deliberazione di quella Giunta municipale, intesa ad ottenere che sia fatto luogo all'attuazione dei biglietti di andata e ritorno dalla stazione di Parma e dalle intermedie a quella di Sarzana, e viceversa.

><

Treni direttissimi fra Milano e Roma, via Parma-Sarzana.

A cominciare dal 15 dicembre, sarà tolta ogni condizione di percorrenza pei viaggiatori a tariffa intiera (compresi i ragazzi viaggianti a metà prezzo), che approfitteranno dei treni suddetti. Tali viaggiatori saranno quindi ammessi da e per qualunque stazione di fermata dei treni medesimi.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante il primo quadrimestre del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	1° quadrimestre 1897-98	1° quadrimestre 1896-97	Differenza
Basaluzzo-Frugarolo	3,083	3,350	— 267
Napoli-Nola-Baiano	133,588	127,252	+ 6,336
Torino-Rivoli	60,720	59,004	+ 1,716
Torino-Ciriè-Lanzo	234,169	228,746	+ 5,423
Sassuolo-Modena-Finale	110,288	117,736	— 7,448
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	151,052	151,926	— 874
Napoli-Pozzuoli-Cuma	143,224	141,057	+ 2,167
Bergamo-Ponte della Selva	162,919	124,574	+ 38,345
Fossano-Mondovì	15,282	15,779	— 497
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	33,890	32,563	+ 1,327
Santhià-Biella	253,132	252,003	+ 1,129
Arezzo-Fossato	126,203	113,082	+ 13,121
Ferrovie Economiche Biellesi	81,745	70,534	+ 11,211
Ferrovie di Reggio Emilia	94,124	100,709	— 6,585
Nord-Milano	1,163,996	848,580	+ 315,416
Novara-Seregno	224,779	207,047	+ 17,732
Cerignola Stazione-Cerignola Città	28,502	22,715	+ 5,787
Ofantino Margherita di Savoia	8,379	8,001	+ 378
Ferrovie Second. della Sardegna	260,690	252,282	+ 9,408
Palermo-Corleone	97,394	107,305	— 9,911
Ferrovie Sarde della Comp. Reale	635,970	608,244	+ 27,726
Cividale-Portogruaro	102,609	111,059	— 8,450
Conegliano-Vittorio	35,579	34,240	+ 1,339
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	258,278	269,488	— 11,210
Vicenza-Schio	141,578	143,313	— 1,735
Padova-Montebelluna	62,804	61,226	+ 1,578
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	112,483	109,555	+ 2,928
Arezzo-Stia	55,652	56,025	— 373
Torre-Arsiero	61,412	55,624	+ 5,788
Parma-Suzzara	56,468	59,123	— 2,655

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome anche e per conto di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per la riforma delle tariffe pel servizio diretto italo-germanico, che dovrebbe attivarsi col 1° gennaio 1898.

—

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stato disposto quanto segue:

1. Nella nomenclatura delle tariffe viene introdotta la nuova voce: « Residui di barbabietole (fetucce) risultanti dalla fabbricazione dello zucchero », in sostituzione di quella attuale: « Residui di polpa di barbabietole ri-

sultanti dalla fabbricazione dello zucchero » e viene soppressa la voce: « Barbabietole (residui di polpa) », vedi residui di polpa;

2. I trasporti di residui di barbabietole (fettucce) risultanti dalla fabbricazione dello zucchero e quelli di residui della calce di defecazione dello zucchero di barbabietole, sono ammessi a fruire dei prezzi della tariffa eccezionale n. 1001 P. V.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta ing. Vigliezzi e Comp. per ottenere che la concessione accordatale per i suoi trasporti di giobertite, in partenza da Alpignano, che scade col 31 dicembre corrente, sia rinnovata per un periodo di 18 mesi, e cioè dal 1° gennaio prossimo venturo a tutto giugno 1899, elevando il traffico minimo garantito da 500 a 750 tonnellate.

FRANCESCO BRIOSCHI

Nella notte dal 13 al 14 è morto a Milano il prof. comm. Francesco Brioschi, senatore del Regno, uno dei più eminenti cultori delle scienze matematiche.

Nato in Milano nel 1824, Francesco Brioschi era, in età giovanissima, insegnante di matematica nei Licei di quella città, e più tardi all'Università di Pavia.

Nel 1862, dietro sua iniziativa, si fondava in Milano l'Istituto superiore di cui fu presidente fino alla morte ed al quale seppe imprimere, fin dai primi tempi, un carattere proprio ed innalzarlo rapidamente all'altezza di primario istituto tecnico d'Italia.

Partecipò patriotticamente agli avvenimenti del 1848-49 e dopo le fortunate vicende del 1859, fu deputato al Parlamento, segretario generale del Ministero d'Istruzione Pubblica con il De Sanctis e poscia presidente del Consiglio Superiore della Pubblica Istruzione.

Dopo la morte di Quintino Sella, il Brioschi fu nominato presidente dell'Accademia dei Lincei, e nel 1865 veniva elevato alla dignità di Senatore.

Il Brioschi lascia moltissime opere scientifiche, fra cui una importantissima di geometria.

BIBLIOGRAFIA

La sistemazione del Trasimeno (*ing.* C. Cadolini).

L'egregio ing. C. Cadolini ha pubblicato un importante studio, negli *Annali della Società degli Ingegneri ed Architetti italiani*, sulla *sistemazione del Trasimeno*, che fu estratto in un fascicolo a parte (Roma, Tip. Fratelli Centenari). Lo additiamo ai tecnici, certi di far loro cosa gradita ed utile.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio d'amministrazione della Banca Cantonale Neuchâtellese ha deciso di unirsi al Consorzio delle Banche cantonali che hanno offerto alla Compagnia della ferrovia Giura-Sempione il capitale necessario per il traforo del tunnel del Sempione.

— Pel caso in cui venisse ratificato dal popolo il riscatto delle ferrovie, avrà luogo in primavera una sessione dell'Assemblea Federale per trattare della garanzia federale al prestito di 60 milioni fatto dalle Banche cantonali per il Sempione.

— Il Consiglio degli Stati prolungò sino al 31 dicembre 1899 il termine per l'incominciamento dei lavori del Sempione.

Sovvenzioni di Comuni italiani. — Il Consiglio comunale di Genova, approvò il concorso di L. 750,000 del Comune di Genova per la spesa del valico del Sempione, mercè il ritiro del corrispettivo della somma in altrettanti azioni di sovvenzione, a tutela del capitale da versarsi.

— I Consigli comunali di Arona e Legnano hanno votato ciascuno L. 5000 di sovvenzione alla ferrovia del Sempione; quello di Stresa L. 1600; quello di Chignolo Verbano (Novara) L. 1200, e due Comuni della Provincia di Milano L. 200 ciascuno. Il Comune di Legnano ha inoltre deliberato di concorrere con L. 5000 alla Arona-Gravellona.

Ferrovia Piedimontana. — Il giorno 15, a Piedimonte d'Alife, l'avv. Romano ha stipulato i contratti coi Sindaci del Circondario per i sussidi accordati da quei Comuni alla Ferrovia Piedimontana. Era presente alla stipulazione l'on. Antonio Caetani. I Sindaci di Piedimonte e di Alife telegrafarono all'on. Prinetti per ringraziarlo e all'on. Pavoncelli, nuovo ministro dei Lavori Pubblici, per pregarlo di continuare favorevole l'opera del Governo a questa necessaria ferrovia. Sono assicurate finora L. 25 mila di sussidio.

Ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale. — Il Comitato esecutivo della strada ferrata Torino-Chieri-Piovà-Casale, sta proseguendo alacremente i suoi lavori, sia dal punto amministrativo, che da quello tecnico.

Quanto al tracciato, ha in massima approvato il progetto compilato dall'ing. comm. Vincenzo Soldati, portante la data 19 ottobre 1888, e ne ha deliberata la trasmissione al Governo perchè promuova il parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici in merito ad esso, unendovi pure lo studio di un tronco di variante approssimantesi a Buttigliera, compilato dallo stesso ing. Soldati nel luglio del 1889.

Intanto si sta studiando un riparto dei concorsi a fondo perduto da richiedersi agli Enti interessati, limitato in base a quel più largo sussidio che si spera di ottenere dal Governo, e proporzionato tanto alle risorse economiche degli Enti locali, quanto ai vantaggi che la nuova ferrovia potrà loro apportare.

Non appena questi studi siano concretati, verrà convocata la Commissione generale, a far parte della quale si deliberò di chiamare i Sindaci di tutti i Comuni interessati, e si spera così che, mercè l'opera concorde di tutti, e l'appoggio che il Governo non vorrà certo negare, si potrà ottenere finalmente quella ferrovia che è da tanto tempo desiderata da una così cospicua regione del Piemonte.

Ferrovia Napoli-Ottaiano. — Con recente sentenza del tribunale è stato legalizzato il piano di sistemazione di questa ferrovia.

Il piano, molto abilmente ideato, risolve radicalmente la situazione dell'azienda. Con l'emissione di nuovi titoli-azioni, valutati sulla rendita accertata dell'azienda, s'estingue il passivo della Società, facendovi compartecipare pure il vecchio azionista.

Autore ed esecutore di questo piano è il cav. Massimo Levi.

Le trattative per la direttissima Venezia-Trieste. — Nella recente sessione del Consiglio ferroviario dello Stato, ch'ebbe luogo a Vienna, l'on. cav. De Burgstaller-Bidischini ha presentato una mozione con cui veniva invitato il Ministero delle Ferrovie a voler influire affinchè sieno tolti i gravi inconvenienti manifestatisi nella nuova congiunzione ferroviaria Trieste-Cervignano-Venezia, composta, come si sa, dalla Meridionale, dalla Ferrovia Friulana e dalle Reti Veneta ed Adriatica, mediante un orario confacente e maggior celerità e specialmente. poi, con lo stabilire un treno celere, via Bivio, e ciò tutto per soddisfare ai reali bisogni degli interessati.

Questa proposta fu rimessa per esame e riferta al Comitato speciale che si occupa di tali argomenti, in seno al quale, l'on. De Burgstaller, ebbe campo di svilupparla diffusamente.

Il Comitato trovò di appoggiarla in massima, concretando la sua decisioοe nel senso di raccomandare l'oggetto alla attenzione dell'i. r. Ministero delle Ferrovie.

Presentata che fu questa conclusione al Consiglio ferroviario, venne adottata senz'altro, dopochè l'on. Burgstaller fece emergere l'urgenza dei provvedimenti richiesti per rendere effettivamente utile la nuova congiunzione ed ottenere fra breve la desiderata direttissima con Venezia.

Da parte bel Ministero, venne accennato che, in seguito alla conferenza che si ebbe, non a guari, con le ferrovie cointeressate, verrà stabilito quanto prima un orario più conveniente, di modo che, la partenza da Trieste avverrà circa un'ora più tardi che attualmènte, imperocchè sulla linea Friulana non è, per ora, ammissibile una maggiore celerità, essendo questa, presentemente, una ferrovia locale.

Il ministro, cav. De Wittek, approfittò della discussione per osservare che la Meridionale non è avversa alla conduzione del treno via Bivio.

Tramvie elettriche di Roma. — La « Compagnia Continentale per imprese elettriche » di Norimberga, alla quale gli ingegneri Tosi e Medina hanno ceduto la concessione per la costruzione di una linea di tramvia elettrica da Roma ad Albano e Rocca di Papa, ottenuta dal Consiglio provinciale, ha ora presentato al Municipio una domanda intesa ad ottenere una linea complementare urbana che congiunga piazza S. Pietro a Porta S. Giovanni, punto di partenza della linea provinciale.

La nuova linea, partendo dal colonnato a destra di chi guarda la Basilica, per via di Porta Angelica ed i quartieri nuovi dei Prati, seguendo una delle strade parallele, via Borgo Nuovo, giungerebbe in piazza Cavour, donde, per via Federico Cesi, piazza della Libertà e ponte Margherita, scenderebbe a piazza del Popolo, per risalire a via del Babuino, piazza di Spagna, via Due Macelli, e, per una galleria sotto il Quirinale, proseguirebbe per via Milano, attraversando via Nazionale, volgendo poi per via Palermo, via Viminale, via Principe Amedeo, piazza Vittorio Emanuele, via Emanuele Filiberto sino a Porta San Giovanni.

La Compagnia di Norimberga propone al Municipio di anticipare la spesa, preventivata in due milioni, per la costruzione della galleria del Quirinale, secondo il piano regolatore, da liquidarsi colle percentuali 12 0[0 sugli utili dell'esercizio che spetterebbero al Municipio, ed in caso la concessione fosse per trazione aerea per tutto il percorso, la Compagnia si propone di contribuire a fondo perduto per metà della spesa di sostruzione della galleria, la quale resterebbe poi d'uso pubblico e potrebbe essere percorsa da pedoni e carri di qualunque specie.

L'Impresa s'impegna di costruire la linea urbana entro un anno dalla data della concessione, quella suburbana entro due anni.

Tramvia Rapallo-Cicagna. — Il Comitato promotore per la ferrovia economica Rapallo-Cicagna, invita i Comuni che hanno deliberato sussidi, a voler compiacersi, dopo aver data forma legale alle singole deliberazioni, inviarne copia alla presidenza del Comitato nel più breve tempo possibile.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Segretario generale della ferrovia del Gottardo, signor Schweizer, avendo dato le sue dimissioni per motivi di età, venne nominato al suo posto il signor Dr. Hans Dietler, segretario del *Basler Bankverein.*

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto.* — Nella grande riunione a Berna dei delegati al partito liberale-radicale svizzero, venuti da tutte le parti della Confederazione, si adottò un ordine del giorno che raccomanda al popolo di votare pel riscatto delle ferrovie, ora in mano, quasi interamente, di azionisti stranieri.

— L'assemblea del partito cattolico svizzero si pronunciò contraria al riscatto della ferrovia, dal punto di vista politico ed economico.

— *La nuova stazione ferroviaria di Basilea.* — Il Gran Consiglio del Cantone di Basilea-Città, ha sancito la convenzione conchiusa fra il Governo e la Compagnia della ferrovia Centrale, circa la ricostruzione della stazione di Basilea.

Ferrovie Francesi. — *Ferrovia di Saint-Ouen.* — La Compagnia ferroviaria del Nord ha aperto al servizio viaggiatori, la linea dei Docks, prolungata fino al Ponte Saint-Ouen.

La nuova stazione del Ponte Saint-Ouen permetterà agli abitanti del vecchio Saint-Ouen, come a quelli dell'isola Saint-Ouen, di Gennevilliers, di portarsi rapidamente alla stazione del Nord od alla parte del boulevard Magenta.

— *Ferrovia delle Landes.* — È stata aperta all'esercizio la sezione della ferrovia da Nerac a Mont-de Marsan, compresa fra Mézin e Mont-de Marsan.

Questa sezione, di una lunghezza di km. 79.588, comprende, indipendentemente dalle stazioni terminali, le stazioni e fermate seguenti:

Fermata di Poudenas, stazione di Sos, fermata di Peyré, stazioni di Saint-Pé-Saint-Simon, Gabarret, Barbotan, Cazaubon, fermata di Mauvezin, stazioni di Labastide, La Frèche, Villeneuve-de-Marsan, fermata di Pujo-Saint-Cricq, stazione di Bougue, fermata di Mazerolles.

— *Ferrovia da Rancourt a Vouziers.* — È stata aperta all'esercizio la ferrovia di interesse locale da Rancourt a Vouziers.

Ferrovie Germaniche. — *Vagoni-merci sulla rete di Stato bavarese.* — Le ferrovie dello Stato bavarese rinnovarono quest'anno l'esperimento di vagoni riscaldati per il trasporto delle merci sensibili al gelo.

Secondo la *Zeitung des Vereins*, l'esperimento ha luogo due volte alla settimana sui tragitti Aschaffenbourg-Monaco (km. 367), Aschaffenbourg-Passau (km. 410), e Aschaffenbourg-Hof (km. 317), con dei treni a marcia accelerata che, di solito, non si fermano che nei grandi centri, ma che, col nuovo servizio, devono prendere o lasciare i carichi in vagoni riscaldati a tutte le stazioni.

Sono ammessi al trasporto in questi vagoni: le frutta, i legumi, i fiori, la birra, il vino, i liquori, le acque minerali, per il traffico interno soltanto.

Il trasporto in vagoni riscaldati, che deve essere chiesto espressamente nella lettera di vettura, dà luogo alla percezione di una sopratassa del 40 0[0. senza che, d'altronde, l'Amministrazione assuma alcuna responsabilità riguardo ai danni potenti risultare dall'insufficienza o dall'eccesso di calore.

I vagoni sono a doppia parete ed il riscaldamento è ottenuto per mezzo di mattonelle di carbone compresso, situate in quattro piccole casse attraversanti il vagone.

Le mattonelle bruciano durante 12 a 15 ore, ed assicurano il mantenimento di una temperatura variante da 3 a 10 centigradi.

Un termometro, visibile dal di fuori, permette, d'altronde, di sorvegliare questa temperatura.

Gli esperimenti anteriori non furono accolti con grande entusiasmo dal commercio, che approfittò poco dell'innovazione.

Ferrovie Rumene. — Il preventivo delle ferrovie dello Stato Rumeno, presenta per l'esercizio del 1898:

Prodotti	L.	54,310,000
Spese	»	37,787,456
Lasciando un utile lordo di .	»	16,522,544

Nell'anno 1897, furono esercitati 2879 km., e nel prossimo anno se ne aggiungeranno 185, dando così una rete completa di 3064 km.

Devesi riconoscere che la percentuale rimane sempre troppo alta, e si ha fiducia sull'energia e l'attività del giovane, ma capacissimo, Ministro dei Lavori Pubblici rumeno, per introdurre una seria riforma nell'andamento di questa importantissima azienda.

Ferrovie Canadesi. — *Ferrovia per la baia di Hudson.* — Da parecchio tempo si tratta di costruire una ferrovia fra Winnipeg alla baia di Hudson, congiungendo la strada con una linea di vapori, per formare così una nuova linea per l'Europa attraverso lo stretto di Hudson per il trasporto dei grani.

Ma mentre si sta studiando tale progetto, sorge adesso una impresa privata che accarezza quello di continuare la ferrovia Quebec-Lago S. John, dalla sua stazione estrema di James-Bay, che è il punto più a Sud della Baia di Hudson.

La linea esistente è lunga 190 miglia fino a Roberval sul Lago S. John, e la distanza di questo punto a James-Bay sarebbe quasi del doppio, una considerevole parte della quale in regione di collina, ed il principio e la parte a Nord in terreno a livello. Si spera che la pesca, i legnami e i minerali della regione della Baia di Hudson daranno un sufficiente traffico alla ferrovia; di più se al grande mare interno del Canadà si potesse arrivare in due giorni da Quebec, vi sarebbero molti viaggiatori che approfitterebbero delle facilità di visitare quelle regioni tanto a nord. Inoltre, si vorrebbe far apparire questa strada come utile per andare dal Canadà dalle rive dell'Atlantico ai distretti auriferi dell'Yukon; se non che, a noi sembra basti gettare uno sguardo sulla carta per far ritenere questa idea come un'illusione. Difatti converrà sempre più al viaggiatore traversare in ferrovia l'intero continente da Est ad Ovest e sul Pacifico avvicinarsi al Klondike a mezzo di piroscafi, che passare attraverso gli enormi ed ignoti territori che separano la Baia di Hudson dall'Yukon.

Ad ogni modo, se tale ferrovia si farà, metterà in contatto al mondo civile e nella possibilità della colonizzazione gli enormi territori del Nord del Canadà, che in molti punti, al pari della Siberia, posseggono un brillante avvenire.

Notizie Diverse

Lavori pubblici nelle provincie meridionali. — Dal Bilancio dei Lavori Pubblici, che doveva presentare alla Camera l'ora ex-ministro Prinetti, togliamo le seguenti notizie circa gli stanziamenti per i lavori pubblici nel Mezzogiorno, i quali, probabilmente, non subiranno grandi variazioni dal Ministro attuale.

Si stanziano nel bilancio 1898-99 L. 500,000 per il bacino di carenaggio del porto di Napoli, a cui furono già assegnate L. 805,000 dei 5 milioni richiesti; e L. 350,000 per il prolungamento del molo S. Vincenzo (arredamento e sistemazione di banchina).

Inoltre, per l'Università di Mapoli si stanziano 450,000 lire.

Si assegnano L. 70,000 per il prolungamento della scogliera di levante del porto di Salerno; L. 50,000 per il prolungamento del molo esistente del porto di Amalfi.

Per il porto di Brindisi si stanziano L. 69,000 per costruzione di nuove banchine ed escavazioni straordinarie; per il porto di Taranto (ampliamento del porto commerciale) L. 150,000; per il porto di Bari (costruzione di un pennello e di un piazzale) L. 110,000); per il porto di Messina (ricostruzione delle vecchie banchine) L. 68,000; per il porto di Catania (completamento del nuovo porto) L. 50,000; per il porto di Palermo (sistemazione del porto e bacino di carenaggio) L. 500,000; per il porto di Molfetta (prolungamento del molo franco) L. 50,000.

Scuola elettro-tecnica Galileo Ferraris. — Con Regio Decreto dell'8 corr., sopra proposta dell'onorevole Guicciardini, Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, alla scuola di elettro-tecnica, istituita presso il R. Museo Industriale di Torino, è stata data la denominazione di scuola elettro-tecnica *Galileo Ferraris*, ad onorare la memoria dell'eminente scienziato, il quale per primo la diresse, conferendo ad essa alta rinomanza.

Linea telefonica New York-Chicago. — La più lunga linea telefonica del mondo è quella recentemente finita tra New York e Chicago, che è eseguita secondo il sistema dell'elettrotecnico Graham Bell, e che non misura meno di 1520 km. La linea è composta di due fili di rame di 4 mm. di diametro, i quali pesano in media 110 kg. al chilometro.

Per impedire le dannose conseguenze dell'induzione, i fili sono spesso incrociati. Quasi tutta la linea è costrutta all'aria aperta; soltanto nei passaggi di grandi correnti di acqua sono usati i cavi.

Il commercio della Francia. — Dalle notizie ufficiali, testè venute in luce per cura della Direzione generale francese delle dogane, circa il movimento commerciale della Francia durante i primi dieci mesi dell'anno in corso, in confronto all'eguale periodo del 1896, riassumiamo i dati seguenti:

Le importazioni ebbero, nel 1897, il valore di franchi 3,228,435,000; nei primi dieci mesi del 1896 avevano avuto il valore di fr. 2,152,251,000; ne emerge perciò un aumento, a favore di quest'anno, di 194 milioni.

Anche nelle esportazioni i primi dieci mesi del 1897 diedero un aumento in quasi 195 milioni di fronte allo stesso periodo del 1896, come si rileva dalle rispettive cifre: 1897, fr. 3,002,675,000; 1896, fr. 2,808,037,000; l'aumento adunque, per l'anno corrente, fu di fr. 194,638,000.

L'aumento di 194 milioni, avutosi nelle esportazioni quest'anno, va ripartito come segue: milioni 48 sulle derrate alimentari; 111 sulle materie necessarie all'industria; 30 e mezzo sugli oggetti lavorati e 4 1\|2 sui pacchi postali.

Così i 76 milioni d'aumento nel 1897 riguardo alle inportazioni, si riparte in fr. 88,697,000 sulle materie necessarie alle industrie; fr. 2,670,000 sugli oggetti lavorati, le quali cifre darebbero un aumento di fr. 91,367,000; siccome però sulle importazioni di derrate alimentari si verificò, nel 1897, una diminuzione per poco più di 15 milioni, l'aumento si riduce a fr. 76,184,000.

Il movimento commerciale, in complesso, nei primi dieci mesi salì a circa 6 miliardi, importazioni ed esportazioni unite, con un aumento, sull'egual periodo del 1896, di circa 270 milioni.

Ponte grandioso sul Missisipì. — È in progetto la costruzione di un grandioso ponte ferroviario sul Missisipì a Nuova Orleans, che costerà più di un milione di sterline, e col quale si eviterà il trasbordo che attualmente si fa, mediante « ferry boats » dei passeggeri e delle merci. Sarà una delle opere più grandiose del genere, poichè attraversa uno dei maggiori fiumi del mondo, al suo sbocco nel mare.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per impianto siepi e stecconato di chiusura sul tronco Caianello-Roccaravindola. Importo L. 78,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 24 corr., ore 10,30.

Aggiudicazioni definitive.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Rossi Giuseppe di Milano, l'appalto dei lavori di raddoppio binario fra Monza e Camnago, col ribasso del 18.80 0[0;

Alla Ditta Guazzoni Giacomo di Milano, l'appalto costruzione di un Magazzino Merci P. V. a Trecate, col ribasso del 18 0[0;

Alla Ditta Rossi Giuseppe di Milano, l'appalto lavori di ampliamento Dogana in stazione di Como San Giovanni, col ribasso del 18 0[0;

Alla Ditta Viganò Fratelli Ottavio e Luigi di Milano, l'appalto per costruzione sottopassaggio di disimpegno del Servizio viaggiatori in stazione di Milano Centrale, col ribasso del 18.10 0[0.

Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 17 dicembre). — Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di tonnellate 3900 di rotaie d'acciaio per gli armamenti 1° tipo e Mod. 2;

Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano, per fornitura di 15 carrozze di 2ª classe a due assi, 4 compartimenti viaggiatori e ritirata:

Colla Ditta medesima, per fornitura di 6 locomotive a 4 ruote accoppiate e di 6 tender relativi;

Colla Poldihütte Tiegelgusstahlfabrik di Vienna, per fornitura di 226 molle di sospensione a balestra in acciaio fuso al crogiuolo;

Colla Ditta Vaccari Massimiliano di Modena, per fornitura di mc. 140 circa di legname rovere da lavoro in pezzi segati a 4 fili paralleli;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per fornitura di 340 molle a spira, tipo *b*, di trazione e repulsione.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Caltanissetta (28 dicembre, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione della Caserma dei reali carabinieri. Importo L. 19,000. Cauzione provvisoria L. 1690. Fatali a destinarsi.

Municipio di Gerace Marina, Reggio Calabria (28 dicembre, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero. Importo L. 25,827.81. Cauzione provvisoria L. 1000. Fatali 13 gennaio, ore 12.

Deputazione Provinciale di Genova (28 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco di strada provinciale tra Albenga-Garessio, in località Rabeassi, e la cappella di San Michele, presso Castelvecchio di Rocca Barbona (m. 2155.81). Importo L. 114,401.89. Cauzione L. 5000.

Municipio di Camporeale (28 dicembre, ore 11, fatali). — Appalto della condottura delle acque potabili di Valdibella entro l'abitato di quel Comune. Importo ridotto L. 62,894.48.

Prefettura di Avellino (29 dicembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di consolidamento della zona in sinistra del ponte Arso presso Sant'Andrea di Conza, di ricostruzione della platea del ponte stesso e di difesa delle opere esistenti sul tronco del ponte Nerolella al cimitero di Sant'Andrea di Conza. Importo L. 46,500. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Macerata (29 dicembre, ore 13, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del ponte sul Fiastrone, sulla strada omonima. Importo L. 14,350.85. Cauz. provv. L. 600.

Deputazione Provinciale Reggio Calabria (30 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del tratto della strada inscritta al n. 220, compreso tra Melicucco e Rosarno. Importo L. 118,137.43. Cauzione provvisoria L. 5000.

Municipio di Selva di Progno, Verona (30 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di 4 tronchi di strada:

1° Dalla piazza di Campo Fontana alla sezione 41 del progetto Cracco (m. 2214). Importo L. 6931.59;

2° Dalla Pozza dei Corbellari alla località detta Capitello del Ragano (m. 642). Importo L. 4146.56;

3° Dalla piazza di S. Bartolomeo delle Montagne alla località Colonnette di Bolca (m. 2310) Importo L. 5744.54;

4° Dalla piazza S. Bartolomeo alla sezione 122 della strada Valcasara (m. 1549.50). Importo L. 5488.01.

Cauzione il decimo.

Municipio di Livorno (3 gennaio, ore 14, fatali). — Appalto dei tre lotti per la manutenzione delle strade lastricate della città e sobborghi:

1° lotto. Importo ridotto L. 36,071.43 (37,921.50);
2° lotto. » » » 27,863.50 (29,330);
3° lotto. » » » 23,997.00 (25,260).

Amministrazione Provinciale dell'Umbria (8 gennaio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto di strada Amerina da Guardea alla comunale per Montecchio. Importo L. 100,899.08. Cauzione provvisoria L. 10,091.05.

Municipio di Parma (17 gennaio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori concernenti la costruzione di un nuovo macello in servizio della città, da erigersi ad est della breccia Aurelio Saffi, ecc. Importo L. 231,551.10. Cauzione L. 23,600.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Dicem. 11	Dicem. 18
Azioni Ferrovie Biella	L.	517	508
» » Mediterranee	»	527	525
» » Meridionali	»	732.50	728.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	390	385
» » » (2ª »)	»	374	370
» » Secondarie Sarde	»	276	278
» » Sicule	»	648	648
Buoni Ferrovie Meridionali	»	550	545
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	L.	310.25	311.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	342	342
» » Gottardo 4 %	»	101.20	101.15
» » Mediterranee 4 0[0	»	508	508.50
» » Meridionali	»	325.50	326
» » Meridionali Austriache	»	412.50	410
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	317	318
» » » 2ª emiss.	»	301	304
» » Pontebba	»	481	481.50
» » Sarde, serie *A*	»	312	316
» » » serie *B*	»	314	317
» » » 1879	»	309	312
» » Savona	»	340	340
» » Secondarie Sarde	»	466	469.50
» » Sicule 4 0[0 oro	»	501	503
» » Tirreno	»	488	488
» » Vittorio Emanuele	»	338	343

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

29 dicembre — **Società Ligure Romana di Navigazione.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Genova, piazza Annunziata, 41.

31 dicembre — **Società Anonima delle Ferrovie Secondarie Romane.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 10 1[2 presso la Banca Generale in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 31 corr. verrà effettuato il pagamento della cedola N. 21 in L. 20 in oro delle Obbligazioni 4 0[0.

Società degli Alti Forni, Fonderie di Terni. — Dal 1° gennaio sarà pagata la cedola N. 11 delle Obbligazioni 5 0[0 in L. 10.10 e saranno rimborsate in L. 500 le obbligazioni della serie 7ª stata estratta.

Società Guidovie Centrali Venete. — Dal 2 gennaio verrà eseguito il pagamento della cedola n. 16 delle obbligazioni e di quella n. 11 delle azioni.

Ferrovia Maremmana. — La *Gazzetta Ufficiale* del 7 corr., n. 284, pubblica la distinta delle obbligazioni di detta ferrovia, state estratte il 30 novembre e rimborsabili in L. 500 dal 1° gennaio.

Società An. Nazionale di Tramways e Ferrovie (sede di Milano). — Distinta delle obbligazioni estratte e rimborsabili dal 1° gennaio in L. 500:

373 1225 1226 1294 1514 1577 1634 1650 1924 3320 3633 3845.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1897-98. — *Dal 1° al 10 Dicembre 1897. — 16ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4608	4418	+ 190	1134	1291	— 157
Media.	4608	4417	+ 191	1117	1291	— 174
Viaggiatori	1,200,944 25	1,140,811 98	+ 60,132 27	65,301 77	76,963 40	— 11,661 63
Bagagli e cani.	60,890 74	60,290 53	+ 600 21	2,205 57	2,115 57	+ 90 00
Merci a G.V. e P.V. acc.	373,862 05	348,136 60	+ 25,725 45	12,438 89	18,168 74	— 5,729 85
Merci a P. V.	1,954,267 88	1,892,050 26	+ 62,217 62	94,587 93	81,302 12	+ 13,285 81
TOTALE	3,589,964 92	3,441,289 37	+ 148,675 55	174,534 16	178,549 83	— 4,015 67
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Dicembre 1897.						
Viaggiatori	23,421,741 97	22,677,530 44	+ 744,211 53	1,115,547 82	1,553,496 54	— 437,948 72
Bagagli e cani.	1,121,180 04	1,092,526 36	+ 28,653 68	25,958 89	47,268 80	— 21,309 91
Merci a G.V. e P.V. acc.	5,617,228 35	5,442,087 88	+ 175,140 47	217,046 55	288,200 30	— 71,153 75
Merci a P. V.	28,232,382 54	27,609,593 15	+ 622,789 39	1,117,426 97	1,271,884 19	— 154,457 22
TOTALE	58,392,532 90	56,821,737 83	+ 1,570,795 07	2,475,980 23	3,160,849 83	— 684,869 60
Prodotto per chilometro.						
della decade	779 07	778 92	+ 0 15	153 91	138 30	+ 15 61
riassuntivo	12,671 99	12,864 33	— 192 34	2,216 63	2,448 37	— 231 74

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

14ª Decade — Dall'11 al 20 Novembre 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	79,574.00	1,896.00	9,500.00	133,994.00	1,161.00	226,125.00	616.00	367.00
1896	84,240.00	1,947.00	9,527.00	137,394.00	653.00	233,761.00	616.00	379.00
Differenze nel 1897	— 4,666.00	— 51.00	— 27.00	— 3,400.00	+ 508.00	— 7,636.00	»	— 12.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1897.								
1896-97	1,313,386.00	29,350.00	162,110.00	1,936,781.00	18,565.00	3,460,192.00	616.00	5,617.00
1895-96	1,310,398.00	25,711.00	144,769.00	1,793,197.00	16,435.00	3,290,510.00	616.00	5,342.00
Differenze nel 1897	+ 2,988.00	+ 3,639.00	+ 17,341.00	+ 143,584.00	+ 2,130.00	+ 169,682.00	»	+ 275.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	30,944.00	504.00	2,912.00	29,147.00	207.00	63,714.00	484.00	132.00
1896	33,506 00	540.00	3,047.00	35,289.00	165.00	72,547.00	484.00	150.00
Differenze nel 1897	— 2,562.00	— 36.00	— 135.00	— 6,142.00	+ 42.00	— 8,833.00	»	— 18.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1897.								
1896-97	484,145.00	9,646.00	43,987.00	329,001.00	3,139.00	869,918.00	484.00	1,797.00
1895-96	502,400.00	8,656.00	39,703.00	294,304.00	3,238.00	848,301.00	464.00	1,753.00
Differenze nel 1897	— 18,255.00	+ 990.00	+ 4,284.00	+ 34,697.00	— 99.00	+ 21,617.00	»	+ 44.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	2,680.00	84.00	265.00	885.00	»	3,914.00	23.00	170.00
1896	2,646.00	97.00	254.00	642.00	»	3,639.00	23.00	158.00
Differenze nel 1897	+ 34.00	— 13.00	+ 11.00	+ 243.00	»	+ 275.00	»	+ 12.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1897.								
1896-97	44,044.00	1,746.00	3,106.00	11,357.00	28.00	60,281.00	23.00	2,621.00
1895-96	46,064.00	1,548.00	3,015.00	8,729.00	28.00	59,384 00	23.00	2,582.00
Differenze nel 1897	— 2,020.00	+ 198.00	+ 91.00	+ 2,628.00	»	+ 897.00	»	+ 39.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 80								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASS. (***)	Treno di lusso CALAIS-ROMA settimanale il lunedì part. da LONDRA	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Douvres.	—	10 55 a.		1 — p.	11 — p.	10 55 a.	11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 p.		2 20 p	12 20 a.	12 15 p.	12 20 a.
		Déjeun.					
Calais-M. (ora francese)	Par.	1 — p.		3 — p	1 19 a.	12 49 p.	1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—	—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 — a.	—	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 p.	3 33 a.	2 54 p.	3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 p.	3 38 a.	2 59 p.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — p.	5 38 a.	4 35 p.	Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 p.	6 48 a.	4 50 p.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 p.	7 31 a.	—	
		(B) 1a e 2a classe		1a 2a cl.	1a 2a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 05 p.	2 15 p.	—	
Dijon	Arr.	1 47 a.		2 15 a.	7 05 p.	9 45 p.	9 29 a.
Genève	—	—		8 46 a.	—	—	—
Aix-les-Bains. . . .	—	6 28 a.		7 53 a.	12 02 a.	—	1 35 p.
Chambéry.	—	6 55 a.		8 29 a.	12 25 a.	—	1 57 p.
Modane	—	9 43 a.		1 44 p.	3 09 a.	5 — a.	4 37 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	8 10 a.	9 03 a.	9 33 p.
Torino.	Par.	2 50 p.		7 55 p.	8 45 a.	—	
Novara	Arr.	4 40 p.		9 51 p.	10 41 a.	—	
Milano.	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	11 40 a.	—	
					1a 2a cl.		
Torino.	Par.	3 05 p.		8 10 p.	8 40 a.	9 10 a.	
Genova	Arr.	6 43 p.		11 20 p.	12 — p.	11 24 a.	
San-Remo. . .	—	11 31 p.		8 48 a.	4 42 p.	—	
Pisa.	—	11 23 p.		8 50 a.	4 45 p.	3 55 p.	
Firenze	—	1 10 a.		7 20 a.	7 05 p.	—	
Livorno	—	12 — p.		5 32 a.	5 53 p.	—	
Roma	—	7 05 a.		10 50 a.	11 30 p.	10 35 p.	
Napoli.	—	1 36 p.		6 45 p.	7 10 a.	7 10 a.	
Brindisi.	—	—		—	6 17 p.	—	
Torino.	Par.	3 05 p.		7 05 p.	8 40 a.		9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 36 p.		8 55 p.	10 18 a.		11 11 p.
Bologna.	—			2 31 a.	2 50 p.	Dal 15 novembre	3 22 a.
Ancona	—	—		7 12 a.	11 — p.	partenza	7 06 a.
Brindisi. . . .	—	—		10 17 p.	11 — a.	da LONDRA	5 35 p.
Firenze	—	—		6 34 a.	6 03 p.		Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		1 10 p.	11 25 p.		
Napoli.	Arr.	—		6 45 p.	7 10 a.		

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASS.	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASS.	Treno di lusso ROMA-CALAIS settimanale il sabato part. da ROMA
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . .	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	Dal 20 novembre
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a	partenza
Brindisi. . . .	—	6 10 a.	—	—	5 35 p	da ROMA
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a	
Alessandria	—	6 38 a.	8 37 a.	10 33 a.	9 05 p	
Torino.	Arr.	8 30 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p	
Brindisi.	Par.	—	—		9 35 a.	—
Napoli.	—	8 20 a.	2 55 p.		11 25 p.	11 25 p.
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	9 55 p.	8 — a	8 30 a.
Livorno. . . .	—	9 35 p.	—	4 — a.	1 40 p	—
Firenze	—	8 20 p.	—	—	11 40 a.	—
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 30 a.	2 20 p	2 45 p.
San-Remo. . .	—	7 16 p.	—	8 32 a.	12 28 p	—
Genova	—	2 44 a.	6 40 a.	8 35 a.	6 58 p	6 22 p.
Torino.	Arr.	7 45 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p	9 55 p.
Milano	Par.	—	10 55 a.		8 15 p.	—
Novara	—	4 30 a.	11 51 a.		9 12 p.	—
Torino.	Arr.	8 25 a.	1 45 p.		11 02 p.	—
Torino.	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	10 03 p.
Modane (ora franc.).	—	12 19 p.	5 28 p.		2 26 a.	12 35 a.
Chambéry	—	3 42 p.	8 22 p.		4 56 a	—
Aix-les-Bains	—	4 15 p.	8 55 p.		5 22 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 42 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	2 08 a.		11 34 a.	7 34 a.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 55 a.		5 32 p.	—
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			7 07 p	—
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 14 antim.			8 — p	12 12 p.
		(1) 1a 2a cl.	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* 1a, 2a, 3a (**)	
	Par.	9 — a.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	12 20 p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 36 a.	12 mer.	1 25 p.	10 47 p	1 45 p.
	Par.	10 41 a.	12 20 p.	1 30 p.	10 52 p	1 50 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 12 p.	1 50 p.	—	12 34 a.	—
	Par.	12 14 p.	1 53 p.	—	12 36 a.	—
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	12 54 p.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a	3 50 p.
Calais-M. (ora di Greenwich)	Par.	1 10 p.		3 45 p.	1 35 a.	3 51 p.
Douvres.	—	3 05 p.		5 45 p.	3 45 a.	5 45 p.
Londres Victoria .	Arr.	4 50 p.		7 30 p.	5 40 a.	7 30 p.
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 p.	5 50 p.	7 35 p.	5 40 a.	7 35 p.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. Prende in tutti i punti serviti viaggiatori di 3a classe per l'Inghilterra soltanto. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. Prende in 3a classe per tutti i punti serviti i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra soltanto. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.55 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

Ernesto Reinach - Milano

OLIO PER MACCHINE

Qualità speciale

PER LOCOMOBILI - PER VAGONCINI

UNTO PER CARRI

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

RAYNALD LEGOUËZ. — **De l'emploi du Bouclier dans la construction des souterrains.** 1 vol. in-8°, avec 335 fig., relié toile . . . . L. **22** —

CL. CHÔMIENNE. — **Fabrication de l'Acier** et procédés de forgeage de diverses pièces. Un volume in-8°, avec 57 figures et 26 planches . . . . . . L. **11** —

E. SÉRAFON. — **Les Tramways, les chemins de fer sur routes, les automobiles et les chemins de fer de montagne à crémaillière.** Quatrième édition complètement refondue par H. DE GRAFFIGNY et J. B. DUMAS. Un vol. in-8°, avec 199 figures. . . L. **22** —

C. M. CHEVREUX. — **Traité de la construction des Yachts à voile.** 1 vol. in-8°, avec atlas de 30 planches L. **29** —

Memento de l'Architecte et de l'Entrepreneur. Théorie, pratique et législation du bâtiment contenant 1070 fig. et 5 planches hors texte, par L. A. BARRÉ, avec la collaboration d'Architectes, de Spécialistes e de P. BARRÉ fils. Un volume in-16°, relié toile, avec nombreuses figures et planches. . . . . . . L. **11** —

Presso la Libreria Casanova trovasi un completo assortimento di Opere di Ingegneria (Matematica, Meccanica, Idraulica, Chimica, Fisica, Elettricità, Astronomia, ecc.).

TORINO, 1897 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XXX. Sabato, 25 Dicembre 1897 Num. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

Il **Monitore delle Strade Ferrate** compie con questo numero il suo *trentesimo* anno di vita. Questa lunga ed ininterrotta esistenza ci dispensa da qualsiasi sollecitazione, da qualsiasi promessa o programma. Essa prova per sè stessa che il favore dei Lettori non gli è mai venuto meno, e che, fra le pubblicazioni ferroviarie, è la più autorevole e meglio in grado di fornire con rapidità ed esattezza incontestabile le notizie che sono ricercate dagl'interessati.

Sarà nostra cura il conservarci questo favore, di cui andiamo orgogliosi, migliorando sempre le nostre rubriche. Preghiamo intanto i nostri Abbonati, ai quali scade l'abbonamento in fin d'anno, di volerlo rinnovare sollecitamente per facilitare a noi il lavoro ed evitare possibili interruzioni nell'invio del giornale.

STRADE FERRATE DELLA SICILIA
(ESERCIZIO 1896-97)

Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci all'Assemblea generale degli Azionisti del 29 novembre 1897.

(Cont. — Vedi N. 50 e 51).

§ 3. — Tariffe.

Parecchi furono anche quest'anno i provvedimenti attuati in materia di tariffe, ma per amore di brevità faremo cenno solamente dei più importanti.

a) *Viaggiatori.* — Furono attuati i biglietti circolari con itinerario da combinarsi a scelta del viaggiatore, quelli stessi di cui si fece cenno nella relazione dell'anno passato, e si provvide pure alla riforma dei biglietti speciali di andata e ritorno con validità di tre, sei e dodici giorni, a seconda le diverse percorrenze.

Per ottenere un maggiore sviluppo di traffico sulla linea Siracusa-Licata, venne prorogata di un anno la tariffa già istituita per trasporto di viaggiatori da una all'altra stazione della linea stessa, tariffa che ha dato un risultato alquanto soddisfacente.

Le concessioni speciali, come sempre, diedero anche nell'anno di cui ci occupiamo, il loro contingente di lavoro, e basti citare la estensione della concessione VII ai veterani delle guerre del 1859-60 e 61 e le modificazioni apportate alle altre concessioni I, II e IV, nonchè degli impiegati centrali e provinciali dello Stato.

Si istituirono, come negli anni decorsi, vari biglietti di andata e ritorno, tanto per iniziativa dell'Amministrazione che in seguito a domanda di diversi Municipi dell'Isola, e si provvide alla istituzione di un'agenzia di città a Palermo per facilitare ai viaggiatori l'acquisto dei biglietti.

b) *Merci.* — Per rispondere ai desideri manifestati dai commercianti di agrumi ed alle sollecitudini fatte al riguardo dal Regio Governo, si ripristinò la disposizione riguardante il gratuito trasporto delle casse scomposte, abrogando contemporaneamente le tariffe ridotte che si erano attuate per compensare gli speditori dell'aggravio risultante dalle tasse di nolo, cui venivano a soggiacere i trasporti delle casse medesime.

La modificazione, però, si fece come avvertenza alle tariffe speciali interne n. 50 P. V. Acc. e n. 103 P. V, in modo da restare sempre abrogato l'art. 68 e rendere il nostro regolamento dei trasporti, sempre più conforme a quello in vigore pel servizio cumulativo italiano.

In vista dello sviluppo preso dai trasporti di sughero, venne creata una tariffa speciale a piccola velocità pel trasporto del sughero greggio a vagone completo col peso minimo di tre tonnellate; inoltre venne resa definitiva la tariffa speciale pel trasporto degli sterri di zolfo aventi un tenore inferiore al 65 0|0, nella speranza che questi sterri possano fare la concorrenza alle piriti di ferro.

Particolare attenzione venne inoltre rivolta alle varie tariffe locali, prorogando quelle la cui validità stava per scadere.

Durante lo scorso anno abbiamo studiato pure alcune eccezionali facilitazioni per i trasporti degli agrumi che furono attuate in principio dell'esercizio in corso.

c) *Servizi cumulativi.* — Presi tutti i provvedimenti riguardanti il riordinamento dei biglietti in servizio cumulativo continentale, si provvide ad istituire un servizio cumulativo per viaggiatori tra le nostre ferrovie e la Società di Navigazione *Adria* da e per Malta. Da questo servizio

ci ripromettiamo uno sviluppo del traffico, in vista dei rapporti commerciali che esistono tra le due Isole, per la breve distanza che le separa.

d) *Servizi cumulativi internazionali.* — Sempre d'accordo con le Ferrovie continentali vennero pubblicati vari supplementi alle tariffe dirette, si istituì una nuova tariffa, pure diretta, tra l'Italia ed i Paesi Bassi e si concretarono le norme da osservarsi pei trasporti in servizio di corrispondenza con le poste austro-ungariche, attualmente sospeso, essendo in corso delle pratiche pel rinnovamento della relativa convenzione.

e) *Trasporti militari.* — Al nuovo servizio dei trasporti militari, assunto dalle Società ferroviarie in base al contratto stipulato col Governo il 20 maggio 1895, furono introdotte, d'accordo col Ministero della Guerra, con la Mediterranea e con l'Adriatica, alcune importanti modificazioni, le quali formarono oggetto di uno speciale atto addizionale alla convenzione, atto che è stato già approvato dal Governo.

§ 4. — Spese.

Le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio 1896-97 (escluse quelle del servizio dello Stretto di Messina) ascesero a L. 8,944,347.56; mentre quelle riflettenti l'esercizio antecedente ammontarono a L. 9,197,244.18.

La spesa per chilometro di linea esercitata, giusta quanto rilevasi dal prospetto allegato n. 3, fu di L. 8131.23; quando invece quella dell'esercizio passato ascese a 8361.13 lire.

La spesa per convoglio-chilometro risulta di L 2.73; mentre quella dell'esercizio antecedente fu di L. 2.82.

Noi quindi nell'esercizio di cui discorriamo, di fronte ad un maggior prodotto di L. 468,287.56 ottenuto nella Rete principale e nella complementare, abbiamo ottenuti i seguenti risultati di spesa:

a) Una minore spesa totale di L. 252,896.62;

b) Una minore spesa chilometrica di L. 229.90;

c) Una minore spesa per convoglio-chilometrico di L. 0.09.

Perchè possiate rilevare a quale categoria di spesa sia dovuta la diminuzione più sopra accennata, vi presentiamo il seguente prospetto:

CATEGORIA	Spese d'esercizio		Differenza	
	1896-97 Media km. eserc. 1100	1895-96 Media km. eserc. 1100	in più	in meno
Spese generali della Società . .	1,357,687.88	1,330,632.13	27,055.75	—
Servizio della manutenzione . .	2,407,078.67	2,535,556.47	—	128,477.80
Id. del materiale e trazione	2,939,059.01	3,144,149.95	—	205,090.94
Id. del movimento e traffico	2,240,522 —	2,186,905.63	53,616.37	—
	8,944,347.56	9,197,244.18	80,672 12	333,568.74
Spese per l'esercizio dello Stretto di Messina	207.677.57	194,160.52	13,517.05	—
In complesso . . .	9,152,025.13	9,391,404.70	94,189.17	333,568.74

Relativamente al prospetto sopra riportato crediamo opportuno di farvi rilevare che:

a) Le spese generali (comprendenti anche quelle dei magazzini) sono aumentate, sia a causa delle migliorate condizioni del personale degli uffici centrali, sia perchè in questo titolo sono state incluse L. 28,291.87, che la Società ha spontaneamente versato alla Cassa pensioni per riscattare alcuni anni di servizio a favore degli ogenti passati dalla Cassa soccorso alla Cassa pensioni, allo scopo di assicurare agli agenti stessi ed alle loro famiglie, una pensione più adeguata al lungo servizio prestato;

b) La minore spesa di L 128,477.80 nel servizio della manutenzione e lavori, è piuttosto apparente che reale, perchè deriva dal fatto che il confronto si fa col bilancio 1895-96 il quale ha sopportato degli aggravi straordinari, che non hanno riscontro nelle spese di questo esercizio, avendo noi dovuto assumere appunto in quell'anno, a carico della Società, non pochi lavori che, malgrado le nostre insistenze, il Governo non aveva voluto riconoscere di competenza dei fondi e della Cassa A. P.;

c) La minore spesa di L. 205,090.94 nel servizio del materiale e trazione, dipende principalmente dal non aver più compreso in quest'anno nelle spese di esercizio, la somma accantonata l'anno scorso per far fronte alle perdite che potranno risultare all'atto della consegna del materiale;

d) La maggiore spesa di L. 53,613.37 nel servizio del movimento e traffico, è in parte dovuta alle migliorate condizioni del personale ed in parte all'aumento del traffico, per cui si dovettero effettuare 16,024 chilometri-convoglio in più dell'antecedente esercizio.

§ 5. — Contabilità dei fondi di riserva per la conservazione delle strade, del materiale e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

I fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, istituiti con l'articolo 16 del contratto d'esercizio, al 30 giugno 1897, risultano coi seguenti saldi:

	Saldo Debitore	Saldo Creditore
a) Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore . . . . L.	41,194.01	
b) Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento. »	»	1,129,487.79
c) Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso. . . . . »	»	1,068,255.14
d) Cassa per gli aumenti patrimoniali »	»	476,477.84
Totale L.	41,194.01	2,674,220.77

I suddetti saldi sono quelli che risultano dalla contabilità sociale, mentre nei rapparti con l'Ispettorato governativo vale la contabilità speciale, che è tenuta sulla base dei documenti esaminati e visitati dall'Ufficio di riscontro.

III. — Servizio dello Stretto di Messina.

Il traffico attraverso lo Stretto di Messina va sempre aumentando, ed è certo che allorquando saranno attuati i nuovi impianti a Villa San Giovanni e quelli relativi agli approdi dei Ferry-boats a Messina Porto ed a Reggio Calabria Porto, tutti i trasporti, e specialmente quelli delle merci, acquisteranno un maggiore sviluppo.

Nell'esercizio 1896-97 i prodotti ascesero a L. 157,793.11, dando un aumento di L. 10,199.35 su quelli dell'esercizio antecedente.

Per conoscere poi in quali categorie di trasporto si verificò l'aumento anzidetto ed in quale rapporto il prodotto e le spese stanno con le corse dei piroscafi, vi presentiamo il seguente prospetto:

Prodotti dello Stretto di Messina.

Categoria dei trasporti	Anno 1896-97			Anno 1895-96		
	Prodotto totale	per corsa	per cento	Prodotto totale	per corsa	per cento
Viaggiatori.	117,676.34	29.67	74.58	113,679.38	27.87	77.03
Bagagli e cani.	4,448.63	1.12	2.82	5,250.11	1.28	3.55
Merci a grande velocità .	9,246.37	2.33	5.86	8,449.77	2.07	5.72
Merci a picc. veloc. acc. .	512.42	0.12	0.33	279.91	0.06	0.19
Merci a picc. veloc. ordin.	25,854.03	6.26	16.38	19,879.27	4.87	13.47
Prodotti indiretti . . .	55.32	0.01	0.03	55.32	0.01	0.04
Totale . .	157,793.11	39.51	100.00	147,593.76	36.16	100.00

I prodotti e le spese dello Stretto di Messina sono in rapporto alle corse dei piroscafi, i seguenti: prodotti complessivi L. 157,793.11; per corsa 39.77. Spese complessive L. 207,677.57; per corsa 52.36.

Esaminando il primo dei suddetti due prospetti si rileva che, l'aumento del prodotto si verificò per la via di Reggio Calabria e in ogni categoria di trasporto, fatta solo eccezione di quella dei bagagli, il cui ricavo fu quasi uguale

a quello dell'esercizio antecedente, mentre per la via di Villa San Giovanni avvenne una diminuzione, sia nella categoria dei viaggiatori, che in quella dei bagagli.

In conseguenza anche il prodotto chilometrico, come si rileva dal prospetto della ripartizione dei prodotti per la linea, fu in aumento per la via di Reggio Calabria, ed in diminuzione per quella di Villa San Giovanni, diminuzione dovuta alla concorrenza del cabotaggio, più sensibile nell'esercizio di cui è parola, perchè fu in vigore un orario che riusciva incomodo ai viaggiatori, per le coincidenze coi treni della Rete Mediterranea.

Dando finalmente uno sguardo ai prospetti n. 13 e 13*bis* rileverete, in modo particolareggiato, quale sia stato il traffico dello Stretto di Messina durante l'anno finanziario 1896-97, tanto per la via di Reggio Calabria, che per quella di Villa San Giovanni. (*Continua*).

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Dalla Relazione del Consiglio d'Amministrazione, che abbiamo pubblicato nei numeri scorsi, stralciamo alcuni dati statistici, i quali ci sembrano non privi di interesse, intorno alla gestione 1896-97.

Linee costituenti la Rete principale in esercizio al 30 giugno 1897.

Linee di proprietà dello Stato:

Torino-Genova 174; Torino-Milano 150; Torino-Susa 53; Bussoleno-Confine francese 49; Alessandria-Arona 103; Valenza-Casale-Vercelli 42; Savona-Acqui-Bra 145; Pisa-Genova-Ventimiglia (Confine francese) 331; Mondovì-Bastia 10; Trofarello-Chieri 9; Rho-Sesto Calende 44; Milano-Chiasso (per la sola metà) 26; Milano-Pavia 39; Gallarate-Varese 19; Sesto Calende-Arona 9; Cava d'Alzo-Novara 36; Firenze-Empoli-Pisa 79; Pisa-Livorno Marittima 20; Empoli-Chiusi 152; Roma-Pisa-Colle Salvetti-Livorno 352; Cecina-Saline 30; Asciano-Montepescali 84; Roma-Napoli (per Palestrina) 249; Ciampino-Frascati 7; Cancello-Avellino 74; Eboli-Metaponto 193; Taranto-Reggio di Calabria 477; Sibari-Cosenza 69; Oleggio-Pino 66; Codola-Nocera 5; Marina di Catanzaro-Città 9; Battipaglia-Agropoli 30; Novara-Romagnano 26; Vercelli-Mortara-Broni 71; Bra-Carmagnola 21; Torino-Cuneo-Saluzzo 103; Reggio di Calabria Battipaglia: Reggio-Scilla-Gioia Tauro al Petrace-Nicotera 69; Agropoli-Castelnuovo Vallo 21; Castelnuovo Vallo-Pisciotta 17; Pisciotta-Praja d'Aieta Tortora 63; Nicotera-Ricadi 14; Ricadi-Pizzo 33; Pizzo-S. Eufemia Marina 31; Castrocucco-Sicignano: Sicignano-Casalbuono 65; Parma-Spezia: Spezia-Pontremoli 42; Parma-Berceto 46; Berceto-Borgotaro 15; Borgotaro-Pontremoli 17; Succursale dei Giovi 23; Genova-Ovada-Asti 98; Ciampino-Velletri-Segni 51; Cavallermaggiore-Alessandria 98; Castagnole-Asti-Mortara 89; Voghera-Pavia 23; Napoli-Eboli 80; Torre Annunziata-Castellammare 6; Tronco Rogoredo-Porta Sempione 11.

Linee di proprietà promiscua o privata:

Novi-Alessandria-Piacenza 116; Milano-Vigevano e Circonvallazione 37; Torino-Pinerolo-Torre Pellice 55; Acqui-Alessandria 34; Mortara-Vigevano 13; Chivasso-Ivrea 33; Torreberretti-Pavia 41; Pontegalera-Fiumicino 11.

Linee complementari costituenti la Rete secondaria in esercizio al 30 giugno 1897.

1ª categoria:

Reggio Calabria-Battipaglia: Nicotera-Ricadi 7; Ricadi-Pizzo 17; Pizzo-Sant'Eufemia Marina 16; Castelnuovo Vallo-Pisciotta 8; Pisciotta-Praja d'Aieta Tortora 32; Praja d'Aieta Tortora-Sant'Eufemia Marina 122; Sicignano-Castrocucco: Casalbuono-Lagonegro 13; Parma-Spezia: Berceto-Borgotaro 8; Borgotaro-Pontremoli 8.

2ª categoria:

Ivrea-Aosta 67; Gozzano-Domodossola 54; Cuneo-Ventimiglia: Cuneo-Limone 32; Avezzano-Roccasecca: Roccasecca-Sora 30; Sora-Balsorano 13; Benevento-Avellino 30; Taranto-Brindisi 72; Sant'Eufemia-Catanzaro Marina: Santa Eufemia-Marcellinara 25; Marcellinara-Corace 9.

3ª categoria:

Romagnano-Varallo 25; Chivasso-Casale 45; Cuneo-Mondovì 27; Airasca-Cavallermaggiore 35; Dalla stazione di Frascati alla Città 3; Caianello-Isernia: Caianello-Rocca Ravindola 27; Rocca Ravindola-Isernia 18; Ceva-Ormea: Ceva-Trappa 27; Trappa-Ormea 9; Gallarate-Laveno 32; Lucca-Viareggio 23; Aulla-Lucca: Lucca-Ponte a Moriano 10; Rocchetta S. Venere-Avellino: Rocchetta-Monteverde 14; Avellino-Paternopoli 27; Paternopoli-S. Angelo dei Lombardi e Conza-Monteverde 62; Campiglia Marittima-Piombino 14; Sparanise-Gaeta 60; Velletri-Terracina 80.

4ª categoria:

Moretta-Saluzzo 15; Bricherasio-Barge 12; Torre Annunziata-Cancello e Castellammare-Gragnano 36; Cuneo-Saluzzo 33.

Risultati dell'esercizio.

Prodotti	1895-96	1896-97	Differenza
Viaggiatori . .	50,719,730.90	50,677,881.70	— 41,849.11
Bagagli e cani	2,423,324.16	2,508,441.04	+ 85,116.88
Merci a G. V.	7,861,370.44	8,010,044.58	+ 148,674.14
Merci a P. V. accelerata .	4,501,624 76	4,615,752.23	+ 144,127.47
Merci a P. V.	62,594,025.15	63,777,503.24	+ 1,183,478.09
Prodotti fuori traffico . .	992,073.32	994,443.80	+ 2,370.48
Trasporti a rimborso di spesa	2,417,113.11	2,568,818.30	+ 151,705.19
Totale	131,509,261.84	133,182,884.98	+ 1,673,623.14

Spese	1895-96	1896-97	Differenza
Direz. e servizi amministrat.	2,799,964.27	3,120,627.24	+ 320,662 97
Manten., sorv. e lavori . . .	15,582,493.80	15,522,325.55	— 60,168.25
Traz. e mater.	32,637,471 46	33,741,136.47	+ 1,103,665.01
Mov. e Traffico	29,890,373.46	31,442,815.41	+ 1,552,441.95
Generali . . .	4,130,518 30	4,175,825.98	+ 45,307.68
Totale	85,040,821.29	88,002,730 65	+ 2,961,909.36

Il **prodotto netto** risulta, dunque, di L. 45,180,154.33 per l'esercizio 1896-97 contro L. 46,468,440.55 nell'esercizio precedente.

Il **rapporto** fra la spesa ed il prodotto è del 66.08 per cento nel 1896-97, mentre fu del 64.67 nell'esercizio 1895-96.

Movimento dei viaggiatori.

I viaggiatori a prezzo intero furono 9,432,938 contro 9,587,647 nell'esercizio precedente; quelli a prezzo ridotto 14,058,057 contro 13,807,259 nell'esercizio precedente.

I trasporti per conto dello Stato 1,286,067 contro 1,405,877 nell'esercizio precedente.

In totale 24,777,062 contro 24,800,783 nella gestione 1895-96.

Notasi perciò una differenza in meno di 23,721 viaggiatori.

Movimento dei bagagli e delle merci.

I bagagli e le merci a grande e piccola velocità accelerata raggiunsero i quintali 5,488,147 contro 5,292,421 nel precedente esercizio, con una differenza in più di quintali 195,726 a favore del 1896 97.

I capi di bestiame (esclusi i carri), furono 966,987 contro 1,047,443 nel precedente esercizio, con una differenza in meno di 80,456.

I cani 65,496 contro 67,165.

Le merci a piccola velocità tonn. 9,213,762 contro ton-

nellate 9,028,581 nel precedente esercizio, con una differenza quindi di tonnellate 185,181 in più nell'esercizio 1896-97.

Prospetto delle stazioni il cui introito nell'anno raggiunse il mezzo milione.

Stazione	Introito	Stazione	Introito
Alessandria .	1,298,568.22	Napoli (Agenz. Grim.) . .	545,356.50
Arona . . .	533,241.21	Novara. . .	1,258,274.11
Asti . . .	871,065.39	Pavia . . .	577,037.36
Casale Monf.	563,484.55	Pisa Centrale	915,694.47
Cuneo . . .	517,501.11	Roma Termini	4,091,730.78
Firenze P. al Prato . .	791,674.69	Roma (Agenz. internaz.) .	689,878.18
Firenze S. M. N. . . .	959,029.98	S. Benigno di Genova . .	5,186,097.—
Genova P. B.	995,342.62	S. Limbania .	4,298,909.73
Genova P. C.	1,294,085 86	Sampierdarena	1,005,378.85
Genova P. P.	3,428,259.29	Id. 1ª e 2ª fer.	561,098.21
Genova P.(S.)	599,821.78	S. Remo . .	539,249.20
Livorno Mar.	530,879.19	Salerno . .	602,905.86
Livorno San Marco-Livorno-Torretta	1,134,756.87	Savona Letim.	903,121.17
Milano-Centr.	3,904,051.60	Savona Maritt.	1,442,941.49
Milano (Agenzia Gondrand)	440,312.68	Spezia . . .	1,292,152.60
Milano P. G.	3,351,412.79	Torino P. N.	6,490,575.34
Milano P. T.	1,479,505.14	Torino P. S.	1,837,324.29
Monza . . .	572,914.31	Torino Succ.	1,234,035.10
Napoli . . .	4,210,980.61	Ventimiglia .	975,748.99
		Vercelli . .	952,421.52

Riassunto degli introiti nei centri principali.

Genova:	
S. Benigno	5,186,097.—
S. Limbania	4,298,909.73
Piazza Principe	3,428,259.29
Piazza Caricam.	1,294,085.86
Piazza Brignole	995,342.62
Principe (Scalo)	599,821.78
Ag. Gondrand (Suc. V. Roma)	341,902.91
Hôtel des Etrangers	24,289.66
Agenzia di città	20,570.29
Agenzia dogan.	1,860.60
Totale	16,191,139.74

Torino:	
Porta Nuova	6,490,575.34
Porta Susa	1,837,324.29
Succursale	1,234,035 10
Ag. di città	78,802 46
Ag. doganale	4,985.86
Totale	9,645.723 05

Milano (1):	
Centrale	3,904,051.60
Porta Garibaldi	3,351,412.79
Porta Ticinese	1,479,505.14
Ag. Gall. V. E.	440,312.68
Porta Romana	121,792.21
Ag. doganale	4,242.35
Totale	9,301,316.77

Roma (1):	
Termini	4,091,730.78
Ag. Internaz.	689,878.18
Trastevere	466,517.89
Ag. di città	148,076.91
Soc. vegoni-letto	95,615.—
San Paolo	24,010.22
Totale	5,515,828.98

Napoli (1):	
Stazione	4,210,980.61
Ag. Grimaldi	535,356.50
Scalo maritt.	239,639.59
Totale	4,995,976 70

Savona:	
Marittima	1,442,941.49
Letimbro	903,121.17
Totale	2,346,062.66

Firenze (1):	
S. Maria Novella	959,029.98
Porta al Prato	791,674.69
Agenzia Ferrari	76,791.32
Totale	1,827,495.99

Livorno:	
S. Marco / Torretta	1,134,756.87
Marittima	530,879.19
Totale	1,665,636.06

Sampierdarena:	
Stazione	1,005,378.85
1ª e 2ª fermata	561,098.21
Totale	1,566,477.06

Alessandria	1,298,568.22
Spezia	1,292,152.60
Novara (1)	1,258,274.11

Pisa (1):	
Centrale	915,694.47
Porta Fiorentina	172,616.26
Porta Nuova	81,583.70
Totale	1,169,894.43

(1) Esclusi gli Uffici di transito.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Per gli Istituti ferroviari di previdenza.

Pavoncelli, Ministro dei Lavori Pubblici, ha presentato un Disegno di legge per proroga dei termini per l'emanazione dei provvedimenti riguardanti gli Istituti di previdenza del personale delle Reti ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Studi della Mediterranea sulla trazione elettrica.

Completiamo le notizie date nel nostro numero precedente riferendo che la Società del Mediterraneo, come conclusione degli studi già da due anni iniziati intorno alla trazione elettrica, ha fatto proposte al Governo per un esperimento da farsi con vetture automobili ad accumulatori sulla linea Roma-Frascati. In seguito a ciò, avendo il Ministero espresso il desiderio che la Mediterranea si associ agli studi affidati alla Commissione mista, di cui abbiamo parlato nel numero predetto, la detta Società, ha designato a rappresentarla il cav. ing. Giuseppe Bertoldo, Capo Divisione del Materiale.

><

La Conferenza internazionale ferroviaria a Francoforte.

Nella recente conferenza di Francoforte, a cui accennammo nei precedenti numeri, si convenne di prolungare per l'inverno 1898 99 il treno Cannes-Nizza-Vienna sino a Pietroburgo nel senso di effettuarlo giornalmente, come ora, fra Cannes e Vienna ed una o due volte per settimana fra Vienna e Pietroburgo. Ciò esige però un cambiamento dell'attuale orario, cambiamento che difficilmente può essere concordato senza provocare reclami dalle varie Amministrazioni interessate. Per intanto si sarebbe progettato un orario per le stazioni di Pietroburgo, Varsavia, Vienna, Venezia, Milano, Genova, Nizza, Cannes, secondo il quale si impiegherebbero da 70 a 72 ore.

Per il treno di lusso da Ostenda e da Berlino a Milano e viceversa, l'accordo definitivo tanto pel dettaglio d'orario quanto per la convenzione commerciale esigerà un'altra conferenza. Detto treno, che verrebbe pure attivato nella stagione invernale 1898-99 giungerebbe a Milano verso le 14.40 e partirebbe da Milano per Ostenda e Berlino verso le ore 15.

Il treno di lusso Berlino-Brennero-Verona avrà in alcuni mesi dell'anno una settimanale prosecuzione fino a Brindisi in coincidenza coi piroscafi del Lloyd Austro-Ungarico e due volte alla settimana sino a Venezia.

Riguardo alla coincidenza a Milano dei treni fra Milano e Roma con quelli del Gottardo continuano ancora le trattative che nella conferenza non poterono essere ultimate.

Si presero poi le intelligenze fra le Amministrazioni interessate al transito del Cenisio per accelerare ulteriormente i treni della Valigia Indiana.

Da parte delle Ferrovie del Mediterraneo poi si fece presente alle Ferrovie Francesi l'opportunità di studiare, se sarà possibile, di attivare delle migliorie nei servizi internazionali tra la Francia e l'Italia, via Cenisio, visto che le Ferrovie Inglesi, d'accordo con quelle del Nord, dell'Est e le Alsaziane, introdurranno nuovi treni rapidissimi onde raggiungere a Basilea i treni attualmente esistenti in arrivo a Milano alle 22.21 ed in partenza da Milano alle 22.30.

><

Il freno Westinghouse applicato al materiale della Rete Adriatica.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, è venuta nella determinazione di applicare ad una parte del proprio materiale rotabile il freno Westinghouse.

Ed intendendo essa di provvedere gradatamente ad una tale applicazione, ha presentato all'approvazione governativa il preventivo della spesa all'uopo necessaria, proponendo che sia ripartita in tre periodi comprendenti ognuno un gruppo di lavori.

Nel primo gruppo sarebbe considerata l'applicazione del detto freno a 36 locomotive, a 138 carrozze ed a 39 bagagliai; e del segnale d'allarme ad aria compressa alle 138 carrozze medesime.

Nel secondo gruppo sarebbe compresa l'applicazione del freno Westinghouse ad azione rapida e del segnale d'allarme ad aria compressa a 20 carrozze, e del solo freno Westinghouse a 3 bagagliai.

E finalmente nel terzo gruppo figurerebbe l'applicazione del freno in discorso a 104 locomotive ed a 40 bagagliai, e del freno stesso e del segnale d'allarme a 550 carrozze.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 271,617.17 pei lavori del primo gruppo; a L. 28,995.26 pei lavori del secondo gruppo ed a L. 999,068 per quelli del terzo gruppo.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Provvista di 74 carri per trasporto di derrate alimentari).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in considerazione che nella gara per la fornitura dei 500 carri aggiudicati alla Ditta Miani e Silvestri si conseguì una notevole economia in confronto della spesa preventivata per l'acquisto dei carri medesimi (circa 400,000 lire), ha presentata una proposta al Ministero dei Lavori Pubblici, avente lo scopo di utilizzare la somma risparmiata nella provvista di altri 74 carri per trasporto di derrate alimentari, dei quali è più specialmente sentito il bisogno.

La spesa preventivata per la provvista dei carri stessi si avvicina a quella premenzionata di lire 400,000.

><

Per l'allacciamento della ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro alla stazione di San Giorgio di Nogaro.

La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova ha sottoposto alla approvazione governativa una convenzione da essa stipulata nella sua qualità di concessionaria della ferrovia da San Giorgio di Nogaro al confine Austro-Ungarico, colla provincia di Udine, quale concessionaria della ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro, per regolare l'allacciamento di quella ferrovia alla stazione di San Giorgio, e l'ampliamento e l'uso cumulativo della stazione stessa.

><

Società Veneta per imprese e costruzioni.

(Concessione dell'esercizio delle linee Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, Vicenza-Schio).

Con Reale Decreto del 9 dicembre corrente, è stato approvato e reso esecutorio il contratto stipulato in Roma il 29 agosto 1896 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, per l'Amministrazione dello Stato, ed il signor Arturo Johan De Johannis, in rappresentanza della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, di Padova, per la concessione, alla Società medesima, dell'esercizio delle ferrovie Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Thiene-Schio.

><

Per la riforma dei servizi cumulativi ferroviari e marittimi.

Sappiamo che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha richiamato l'attenzione delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia sulla necessità di definire oramai gli studi ed i lavori attinenti alla riforma dei servizi cumulativi ferroviari marittimi, che per molteplici cause si sono protratti finora.

Ci consta, a questo riguardo, che le predette Amministrazioni hanno dato le opportune disposizioni affinchè i loro funzionari, incaricati di un tale studio, si occupino in permanenza della questione, onde non protrarre più oltre la definizione dell'importante lavoro del quale trattasi.

><

Ferrovia Napoli-Torregavata.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società concessionaria per la ferrovia da Napoli a Torregavata, della lunghezza di chilometri 20, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè, in base al capoverso 5° dell'articolo 46 della Legge 26 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche, la ferrovia medesima sia classificata legalmente fra le ferrovie pubbliche economiche in relazione alla legge premenzionata.

><

Unione delle Ferrovie italiane di interesse locale.

(Nuove Società aggregate).

A partire dal 1° gennaio 1898 entreranno a far parte della Unione delle Ferrovie italiane di interesse locale le Società concessionarie delle seguenti linee: Basaluzzo-Frugarolo, Napoli-Ottaiano-San Giuseppe, Torino-Rivoli e Monteponi-Porto Vesme.

><

Ferrovia Bari-Locorotondo.

(Progetto dei tipi per il materiale di armamento).

La Società concessionaria della ferrovia da Bari a Locorotondo ha presentato all'approvazione governativa i tipi del materiale di armamento che intenderebbe di adottare sulla linea medesima.

Il tipo normale di rotaia ha la lunghezza di m. 9 e le dimensioni seguenti: altezza mm. 117, larghezza del fungo mm. 58, grossezza del gambo mm. 10, larghezza della suola mm. 95.

La giunzione alle estremità delle rotaie è fatta con stecche a cerniera. Le piastre di appoggio e gli arpioni sono del tipo comunemente adottato.

La posa normale dell'armamento viene fatta con 10 traverse per ogni campata. Il peso delle rotaie è di chilogrammi 26 per m. l.; quello delle piastre di kg. 1.200 ognuna; quello delle stecche di kg. 5,200; quello delle chiavarde con rosetta kg. 0.550 e quello degli arpioni kg. 0.350.

><

Per il trasporto del carbone in arrivo a Genova.

Ci informano da Genova che quella Camera di Commercio ed Arti ha rivolto istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè dia le disposizioni necessarie per poter sopperire all'eccezionale trasporto di carbone, di cui è imminente l'arrivo in questo porto, ed il cui quantitativo si calcola da 80 a 100 bastimenti, di prossimo arrivo.

Ci consta, a questo riguardo, che la Mediterranea ha

preso impegno di adoperarsi nel miglior modo possibile per far fronte, con ogni mezzo, alla difficile situazione, mettendo a disposizione del commercio la maggiore quantità di carri pel carico del carbone, di cui è annunziato prossimo l'arrivo.

><

Ferrovia da Terni a Solmona.

(*Servizio interno e cumulativo delle merci di Castel S. Angelo*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, per aderire alle istanze rivoltele, avrebbe proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di ammettere la stazione di Castel Sant'Angelo, nella ferrovia da Terni a Solmona, al servizio interno e cumulativo italiano delle merci a piccola velocità, limitatamente però alle spedizioni non eccedeuti il peso di 100 kgr., trattandosi di stazione sprovvista di piano caricatore.

><

Ferrovia Palermo-Porto Empedocle.

(*Lavori di riparazione*).

La Sicula ha presentato alla superiore approvazione una proposta per lavori di riparazione al ponticello, della luce di m. 5, al km. 101.160 da Palermo, della linea Palermo-Porto Empedocle, con annesso preventivo di lire 1940.

><

Per una quarta coppia di treni da Foggia a Lucera.

Ci informano da Lucera che quella Amministrazione Comunale ha deliberato di far voti al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che dalla Società esercente la Rete Adriatica venga istituita una quarta coppia di treni sulla ferrovia da Foggia a Lucera.

><

Servizio di navigazione sul lago di Garda.

In una recente adunanza che ebbe luogo a Verona, ed a cui parteciparono i rappresentanti dei Comuni della sponda veronese, l'on. Miniscalchi, un delegato dell'Ispettorato delle Strade Ferrate, uno della R. Prefettura, ed il cav. Mangilli, fu discussa l'opportunità di talune modificazioni nel servizio di navigazione sul lago di Garda: modificazioni che si riassumono nel seguente voto accettato da tutti i rivieraschi e dall'onorevole Miniscalchi:

1. Che sia mantenuto durante la stagione invernale lo stesso itinerario della stagione estiva;

2. Che l'Amministrazione ferroviaria conceda che al treno merci n. 1134 venga aggiunta al suo arrivo a Verona una carrozza di 1ª e 2ª classe, la quale viaggi fino a Peschiera e sia adibita anche al servizio postale.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Contratti*).

Il Consiglio di amministrazione della Società per le Strade Ferrate della Sicilia, in sua adunanza recente ha approvato i seguenti contratti:

a) Due contratti stipulati colla Ditta Orlando Bonfiglio, uno per l'esercizio dell'agenzia di città in Messina per la vendita dei biglietti e per la registrazione dei bagagli; l'altro per il servizio di presa e consegna a domicilio a Messina ed a Catania;

b) Il contratto stipulato colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per l'esecuzione dei lavori relativi alla fornitura e posa in opera della copertura metallica della sala di montaggio delle locomotive nelle Officine di Palermo, del presunto importo di L. 18,000;

c) Il contratto stidulato colla Ditta Moscone Antonio, per l'esecuzione di lavori di consolidamento dell'argine Madonnella, fra le stazioni di Grotto e Recalmuto, pei quali è preventivata una spesa di L. 70,000.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la sistemazione del fabbricato isolato per latrine della stazione di Codogno, nella linea da *Milano* a *Piacenza*, con annesso preventivo di spesa di L. 850;

2. La proposta per la sistemazione delle latrine isolate nella stazione di Conegliano, lella linea da *Mestre* a *Cormons*. Spesa occorrente L. 800;

3. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento del vecchio muro a sponda sinistra del torrente Mugnone al km. 9.700 della linea *Firenze-Faenza*. Spesa preventivata L. 2960;

4. La proposta per l'impianto di cancelli in ferro, della luce di m. 5, muniti di cancelletti pedonali, in sostituzione delle sbarre di chiusura del passaggio a livello della strada comunale Monza-Concorrezzo, al chilometro 2.009 della linea da *Monza* a *Calolzio*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 820;

5. La proposta dei lavori occorrenti per prolungare la scogliera a difesa della ferrovia contro la corrosione del fiume Erio, al km. 83.160 da Porto Civitanova, della linea da *Porto Civitanova* ad *Albacina*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 10,200;

6. La proposta per il prolungamento di m. 54 di binario tronco, per deposito locomotive in stazione di Rovato, lungo la linea da *Milano* a *Venezia*. Spesa preventivata L. 1000.15, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

7. Il preventivo della spesa di L. 1050 per l'impianto di un disco ripetitore al km. 2 070 della linea da *Monza* a *Camerlata;*

8. La proposta per l'esecuzione di alcuni lavori di miglioramento nei locali delle Officine del materiale mobile a *Firenze;*

9. La proposta per la sistemazione del disco verso Bari e per l'impianto di sonerie elettriche di controllo nella *stazione di Bitetto*. Spesa L. 760.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto di apparecchi idraulici per rifornire d'acqua le locomotive dei treni nella stazione di Corneto, sulla linea da *Roma* a *Pisa*, e di vasche in muratura, per la raccolta di acque, presso le case cantoniere sul tronco Civitavecchia-Corneto. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 12,440;

2. Il preventivo della spesa di L. 660 occorrente per provvedere alla costruzione di forni isolati nelle stazioni di Gioia Tauro, Cannitello e Villa San Giovanni, sulla ferrovia da *Battipaglia* a *Castrocucco;*

3. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un muro di difesa contro il torrente Savolano, al chilometro 303.181-303.213 del tronco Rosignano-

Orciano, nella linea da *Roma* a *Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 4000;

4. La proposta pel rinforzo e la sistemazione delle opere provvisorie eseguite per la riparazione dei guasti prodotte da piene al ponte sull'Agri, al chilom. 62.645-62.745 della ferrovia da *Taranto* a *Reggio*, fra le stazioni di Montalbano e di Policoro. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori occorrenti ammonta a L. 7600;

5. La proposta per la costruzione di una cunetta fra il chilometro 26.629 e lo sbocco Catanzaro della galleria di Marcellinara, chilom. 26.784, fra le stazioni di Marcellinara e di Settingiano, nella linea da *Sant'Eufemia* a *Catanzaro*, con annesso preventivo di spesa di L. 2900;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Miani-Silvestri e Comp., di Milano, per la fornitura di 100 carri coperti a due assi per il trasporto di derrate alimentari, della portata di 12 tonnellate, e di 400 carri scoperti a due assi per trasporto di merci, di cui 160 della portata di 16 tonnellate e 240 della portata di 17 tonnellate;

7. Il preventivo della spesa di L. 410 occorrente per la costruzione di una passerella e pel riordinamento del magazzino merci a piccola velocità in stazione di Albegna, nella linea *Roma-Pisa;*

8. Il progetto dei lavori occorrenti per far luogo ad una sala di prima e seconda classe nel fabbricato viaggiatori della stazione di Ferrandina, nella linea da *Eboli* a *Metaponto;*

9. La proposta di spesa occorrente per l'alimentazione di due bocche d'acqua ad uso estinzione incendi nel magazzino dell'Economato in *stazione di Torino-Porta Nuova;*

10. I contratti stipulati colle seguenti Ditte:

a) Colla Ditta Sogno Pietro, di Torino, per la esecuzione dei lavori di riordinamento del servizio viaggiatori e merci a grande velocità in stazione di *Torino-Porta Nuova* (opere murarie);

b) Colla Ditta Romanini ing. Giuseppe, di Milano, per la esecuzione dei lavori occorrenti pel raddoppio del binario fra Busto Arsizio e Gallarate nella linea da *Gallarate* a *Varese;*

c) Colla Ditta Porta Ambrogio e fratello Giuseppe, di Asti, per la esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Canelli nella linea *Alessandria-Alba-Cavallermaggiore;*

d) Colla Ditta Lunati Stefano, di Orta Miasino, per la costruzione di un tratto di galleria artificiale in prolungamento della galleria di Pombia, lungo la ferrovia da *Oleggio* a *Pino;*

e) Colla Ditta Ferrentino Matteo, di Roccapiemonte, per la esecuzione dei lavori di rialzamento e di prolungamento dei pignoni a monte del ponte sul torrente Santa Maria, al chilom. 182.403.39 della strada ferrata da *Reggio Calabria* a *Castrocucco;*

f) Colla Ditta Lancini Giuseppe, di Milano, per la esecuzione delle opere metalliche considerate nel progetto di riordinamento del servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità in *stazione di Torino-Porta Nuova.*

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 10 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, si procedette alla aggiudicazione provvisoria delle forniture di varie macchine utensili occorrenti per le officine.

Le macchine utensili da provvedere sono:

Due torni a filettare, destinati alle officine dei Granili; 1 tornio a filettare, destinato alle officine di Taranto; 1 tornio a ruote da tender e da veicoli, destinato alle officine di Torino; 1 tornio piccolo a pedale per la riparazione degli apparecchi telegrafici, destinato alle officine dei Granili; 1 limatrice ad un solo utensile, destinata alle officine di Roma.

Alla gara furono invitate 15 Ditte, delle quali una sola non fece offerte.

Pei due torni da filettare pei Granili concorsero 14 Ditte. Si aggiudicò uno dei detti torni alla Ditta Dubosc ing. Edmondo, di Torino, al prezzo di L. 2590, e l'altro alla Ditta Prato Fratelli ed ing. Nobili, di Torino, al prezzo di L. 1850.

Per il tornio da filettare per Taranto concorsero le stesse 14 Ditte, rimanendo aggiudicataria la Ditta Fratelli Macchi e Passoni, di Milano, per L. 1450.

Per il tornio a ruote per Torino concorsero 9 Ditte e rimase aggiudicataria la Ditta Ansaldi Michele, di Torino, al prezzo di L. 7800.

Per il tornio piccolo a pedale pei Granili i concorrenti furono 11. Rimase aggiudicataria la Ditta Tarizzo Lodovico, di Torino, al prezzo di L. 650.

Per la limatrice per Roma fecero offerta 12 Ditte, e la fornitura delle medesime venne aggiudicata alla Ditta Ansaldi Michele, di Torino, al prezzo di L. 850.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha espresso l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi un pregetto presentato dalla Società esercente la Rete del Mediterraneo per l'acquisto e la bonifica di due zone di terreno fra le stazioni di Gerace e di Ardore, lungo la linea Taranto-Reggio;

Ha dato il suo parere su di uno schema di transazione concordato coll'Impresa De Rosa Ferdinando per derimere ogni controversia per maggiori compensi chiesti dall'Impresa stessa, nella sua qualità di assuntrice dei lavori di costruzione di una galleria artificiale fra i chilometri 128.497 e 128.687, della linea da Eboli a Metaponto, in dipendenza del contratto 16 novembre 1892;

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi un progetto della Società esercente la Rete Mediterranea, per modificare il tracciato dello scambio di entrata, dal lato di Battipaglia, della stazione di Verbicaro-Orsomarso, nella linea Battipaglia-Reggio. Spesa occorrente L. 3560;

Ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi un progetto presentato dalla Società esercente la Rete Adriatica, per sistemare lo scolo delle acque a valle del ponticello della luce di m. 1, al km. 60.150 della linea da Termoli a Campobasso, con la presunta spesa di L. 2000;

Ha ritenuto che sia meritevole della superiore approvazione la proposta di nuovi prezzi, concordati coll'Impresa Mannaiuolo, nella sua qualità di assuntrice di vari lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Reggio Calabria-Centrale;

Ha dato il suo parere sulla questione: Se sia il caso di concedere alla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, la dispensa dall'obbligo stabilito nell'articolo 9 del Capitolato Generale amministrativo, per la fornitura di rotaie e ferri minuti d'armamento, occorrenti per la ferrovia da Salerno a Sanseverino.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Società esercente la ferrovia dell'Appennino Centrale da Arezzo a Fossato ha proposto alla Amministrazione governativa di modificare la tariffa dei viaggiatori per i soli biglietti distribuiti coi treni 3 e 4 pel tronco da Città di Castello a Fossato.

Si domanda che il prezzo dei biglietti distribuiti coi detti treni sia aumentato del 10 0[0.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto delle Amministrazioni dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, per la sua sanzione, la formale proposta delle modificazioni da apportare alla *Nomenclatura delle tariffe* ed all'allegato n. 10, affine di porlo in relazione colle *norme per il carico delle merci* a piccola velocità, già concordate fra le Amministrazioni interessate.

—

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza della Camera di Commercio di Rimini per ottenere, nello interesse dei pescatori e degli esportatori di *arselle*, che per i trasporti di questo mollusco siano ridotti del 50 per cento i prezzi della tariffa speciale comune n. 3, grande velocità, e ciò in considerazione che detta merce, relativamente al peso, ha un volume minimo, mentre per il suo prezzo medio è di sole L. 4 al quintale.

La Camera di Commercio di Rimini fa rilevare che, accordandosi la riduzione domandata, le spedizioni potrebbero essere molto maggiori, con beneficio anche della ferrovia.

—

Allo scopo di provvedere, a far tempo dal 1° gennaio p. v., alla riscossione delle sopratasse previste dalla legge 15 agosto 1897, n. 383, a favore delle Casse Pensioni e di Mutuo soccorso del personale ferroviario, anche per quanto riguarda i trasporti fatti sotto il regime della tariffa per le merci in servizio italo-ungherese, via Ancona o Venezia per Fiume, in vigore dal 16 maggio 1897, l'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa il primo supplemento alla tariffa medesima.

—

Allo stesso scopo l'Adriatica, d'accordo colla Mediterranea e colla Sicula, ha provveduto alla compilazione del settimo supplemento alla tariffa in servizio diretto italo-austro-ungarico, per trasporto di merci a piccola velocità ed a vagone completo.

—

Venne autorizzata la rinnovazione, alle stesse condizioni di quelle attuali, della convenzione vigente tuttora colla Ditta Bagozzi, per i suoi trasporti di calce, con riduzione però del quantitativo di traffico minimo garantito, da 2000 a 1000 tonn.

—

È stata consentita per 18 mesi, a partire dal 15 gennaio 1898, della concessione accordata alla Ditta Littara Romualdo per i suoi trasporti dalla Calabria al Napoletano, con aumento del quantitativo minimo garantito da 50 a 100 tonn.

—

Venne accordato l'abbuono del 5 per cento sulle tasse di porto a tariffa ordinaria, a favore della Ditta Nicola Traversa per i suoi trasporti di fichi secchi da Taranto a Napoli, col vincolo di un traffico minimo annuale di 200 tonn.

—

È stato consentito che la concessione accordata alla Ditta Candiani ed Ellena per i suoi trasporti di laterizi da Lungavilla agli scali di Genova, sia rinnovata per il periodo dal 1° gennaio 1898 a tutto giugno 1899, riducendo la quantità de trasportarsi da 3000 a 2000 tonnellate.

—

Venne rinnovata anche per l'anno 1898, mantenendo invariate le relative condizioni, la concessione a favore della Ditta Amman e Comp., pel trasporto di filati e tessuti di cotone.

—

Siamo informati che di, questi giorni, devono avere luogo conferenze fra delegati delle ferrovie dell'Adriatico e del Mediterraneo per trattare della questione relativa alla estensione delle tariffe locali, in vigore sulle grandi reti, alle stazioni delle ferrovie secondarie.

—

La Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica, ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza della Ditta Antonio Biffi, di Milano, tendente ad ottenere che le sia rinnovata, per un altro anno ed alle medesime condizioni, la concessione di cui ha fruito per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico a vagone, in partenza da Milano (Porta Ticinese) per qualsiasi stazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — *Il concorso di Alessandria.* — La Giunta comunale di Alessandria, nell'adunanza tenuta l'altro giorno, prese in esame la domanda di sussidio presentata dal Comitato milanese pel valico del Sempione.

Dopo viva discussione la Giunta deliberò di proporre al Consiglio di concorrere nella spesa per la costruzione della grandiosa opera colla somma di lire 15,000.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 dicembre 1897.* — Nella decade dal 1° al 10 dicembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,257,150.68, con un aumento di lire 281,100.61 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1896.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 dicembre 1897 si ragguaglia a L. 108,124,362.36 e presenta un aumento di L. 6,729,095.64 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1897.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre 1897 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 303,529, con un aumento di L. 3165 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1897 ammontano a L. 4,693,920, con un aumento di L. 195,363 sull'esercizio precedente.

Ferrovia Genova-Piacenza. — Il giorno 22 a Montecitorio, presieduto dall'on. Dal Verme, si radunò il Comitato parlamentare costituitosi onde patrocinare la costruzione della ferrovia Genova Piacenza.

Dopo animata discussione, si nominò un Comitato esecutivo, composto degli on. Dal Verme, Imperiale, Daneo, Tassi, Fabbri e Cipelli. Il Comitato conferì il 21 corr. col ministro Pavoncelli, presentandogli la deliberazione presa a Genova il 28 novembre, con la quale si faceva istanza al Go-

verno che conceda al Comitato o ad una Società, che si formerà, la facoltà di costruire anche subito la nuova linea per esercitarla poi per conto proprio alla scadenza delle Convenzioni ferroviarie.

Il Comitato fece pure raccomandazioni pel porto di Genova, sui lavori del quale, dietro incarico del Comitato, l'on. Farina presenterà un'interrogazione.

Ferrovia elettrica Varese-Luino. — *I lavori alla Margorabbia.* — Mentre si attende che il Consiglio di Stato prenda le sue deliberazioni riguardo ai sussidi votati dai Comuni, onde poter ritirare la concessione della linea elettrica Varese-Luino, i lavori per l'impianto motore sul fiume Margorabbia, malgrado il tempo cattivo, procedono alacremente e lasciano sperare che saranno ultimati fra qualche mese, se però non saranno interrotti da nevicate troppo abbondanti.

L'officina è a buon punto e così pure è molto avanzata la posa del lungo e grande tubo di pressione.

La Società delle tramvie e ferrovie elettriche varesine intanto ha già fatte tutte le pratiche necessarie per l'impianto della linea di trasmissione della energia elettrica, ed ha presentato regolare domanda alla Giunta municipale per l'installamento della rete di distribuzione in città.

Crediamo anzi che questi lavori saranno iniziati non appena la Giunta avrà dato il suo parere in proposito, in conformità alle disposizioni della nuova legge.

Così l'impianto delle linee di trasmissione e di distribuzione si effettuerà contemporaneamente a quello degli apparati motori, sollecitando il funzionamento del servizio di illuminazione elettrica e della forza motrice.

Ferrovia elettrica Stresa-Gignese. — Sospese le trattative per la costruzione di una funicolare da Stresa al Motterone, ora si tratta della costruzione di una ferrovia elettrica Stresa-Gignese, adoperando la forza elettrica che dà di già la luce a Stresa ed a Gignese, fino dal settembre scorso. La ferrovia, ideata dal geometra Tadini, passerebbe da Binda, Brisino, Magognino, Carpugnino, Vezzo Alpino e Gignese.

Ferrovia elettrica della Guardia a Genova. — Il 19 corrente, nel ridotto del Teatro Paganini a Genova, radunavansi, molto numerosi, gli azionisti di questa ferrovia per discutere ed approvare il regolamento e sentire dal presidente a qual punto erano i lavori.

Il presidente fece noto che per 3 chilometri di sede stradale era preparata la linea, e che essendo state dall'Autorità prefettizia eliminate le opposizioni che volevano frapporre alcuni proprietari, si sarebbe consegnata la strada all'Impresa Clerle pel convenuto lavoro da farsi in 14 mesi.

L'Assemblea, facendo buon viso all'operato dell'Amministrazione, emise un voto per far sì che si vada innanzi coraggiosamente nell'opera incominciata; e siccome poi dovrà trattarsi di completarla col relativo armamento, espresse il desiderio che tutti quanti i soci si adoperassero acciò i loro amici si facessero azionisti, e si potesse dire che finalmente i Genovesi seppero fare un'opera in casa loro senza dover ricorrere agli stranieri.

Tramvia elettrica Rapallo-Cicagna. — Il Comitato per la tramvia elettrica Rapallo-Cicagna lavora attivamente presso il Ministero onde avere l'autorizzazione richiesta dalla Legge 27 dicembre 1896 per l'impianto della linea, e si adopera altresì per conseguire dal Governo quella sovvenzione chilometrica annuale di L. 3000, contemplate dal Decreto Legge 30 giugno 1889.

Sappiamo che lo stesso Comitato ha iniziate pratiche presso la Provincia onde ottenere (a somiglianza di quanto ebbe già dai Comuni interessati) anche da essa un conveniente sussidio, e gli affidamenti ovunque ottenuti dal Presidente del Comitato autorizzano a ritenere che gli sforzi che si vanno facendo raggiungeranno senza dubbio lo scopo, sicchè in breve tempo la tramvia elettrica Rapallo-Cicagna entrerà nel numero dei fatti compiuti.

Intanto è bene richiamare nuovamente l'attenzione dei Comuni che hanno stanziato sussidi per detta ferrovia sulla opportunità (per quelli che ancora non l'hanno fatto) di dare forma legale alle loro deliberazioni, specialmente in ordine a quanto è disposto nel penultimo comma dell'articolo 159 della legge comunale e provinciale, inviandone poi copia alla Presidenza del Comitato nel più breve termine possibile.

Tramvie di Milano. — *Il movimento nel mese di novembre.* — Nel mese di novembre le tramvie di Milano trasportarono 3,231,749 passeggieri, dei quali l'86.75 0[0 con biglietto ordinario e il 7.65 0[0 con biglietto di corrispondenza. I biglietti di corrispondenza effettivamente goduti furono in proporzione del 73 0[0 di quelli emessi.

La linea più frequentata fu quella della Stazione Centrale passante per Principe Umberto. Essa ebbe un movimento di ben 10,401 passeggieri al giorno.

L'aumento giornaliero dei passeggieri sulla totalità delle linee sarebbe di 9507, in confronto dei passeggieri del novembre 1896. Questa cifra però si riduce a 3474, se si detraggono i 6033 biglietti gratuiti di corrispondenza giornalmente distribuiti, giacchè questi, anzichè una corsa, rappresenterebbero il complemento della corsa del biglietto di corrispondenza originario.

L'incremento è tuttavia sempre assai confortante.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di novembre 1897.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di novembre 1897, confrontato con quello dello stesso mese 1896, fu il seguente:

		1897 novembre	1896
Passeggieri trasportati .	Num.	156,000	125,610
» introito . .	L.	474,000	412,203.31
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	445	394
» introito . .	L.	34,400	33,461.96
Bestiame trasportato .	Capi	14,080	7,455
» introito . .	L.	61,600	29,631.95
Merce trasportata . .	Tonn.	75,600	83,972
» introito . .	L.	800,000	895,902.26
Introito complessivo . .	L.	1,370,000	1,371,199.48
» chilometrico .	»	4,963.77	5,154 89
Proventi diversi . . .	»	50.000	49,731.10
Introito generale . . .	L.	1,420,000	1,420,930.58
Spesa complessiva . .	»	790,000	758,686.88
» chilometrica . .	»	2,862	2,852.21
Introito netto . . .	»	630,000	662,243.70

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *La ferrovia del Loetschberg.* — La ferrovia del Lötschberg, linea a scartamento normale che va da Spietz sul lago di Thun attraverso il Lötschberg a Brieg nel Vallese, è fra quei progetti ferroviari che il Cantone di Berna ha deciso di appoggiare coi mezzi dello Stato. Per il tratto che attraversa il territorio del Cantone sono già accordati il 60 0[0 delle spese, oltre un altro milione per sussidio alla costruzione del tunnel. Che quest'impresa, la quale con l'apertura del Sempione servirebbe anche al traffico internazionale, abbia grandi probabilità di esecuzione, si scorge anche dalle ragioni che hanno spinto il Bundesrath a negare la raccomandazione al Comitato federale ad una domanda per la concessione d'una linea elettrica da Spietz per Frutigen e Kandersteg al Vallese (Gemmiroute).

Non vi sarebbe davvero convenienza di contrapporre un progetto che non può servire se non al traffico estivo dei touristi, ad una razionale ferrovia alpina, ad esercizio continuo e con ben fondate probabilità per il traffico internazionale, quale è quella del Lötschberg, appoggiata dal Cantone di Berna con sì grandi somme. Si può ritenere

che non appena sarà esaurita la questione del riscatto delle ferrovie, preminente su ogni altra, si penserà alla esecuzione della nuova linea alpina, questa diretta comunicazione fra l'Oberland di Berna e il Vallese (Zermatt e Sempione).

— *Ferrovia della Jungfrau.* — La ferrovia della Jungfrau è in continuo progresso; la forza d'acqua vi è già in attività.

Da parecchi giorni si lavora già colle foratrici elettriche nella galleria maggiore.

Nel grande edificio eretto sul ghiacciaio dell'Eiger è già stabilita la luce elettrica.

— *Ferrovia Nord-Est.* — Le entrate in novembre della Compagnia della ferrovia Nord-Est si elevarono a franchi 1,978,000, e le spese a fr. 1,263,000. Gli introiti netti furono di fr. 13,000, in diminuzione di fr. 91,000 sul novembre 1896; gli introiti dal principio dell'anno si elevarono a fr. 6,873,738 contro fr. 6,861,763 nel 1896.

— *Controversia tra la Nord-Est e la Confederazione per il riscatto di alcune linee.* — Tra la Confederazione e la Compagnia della Ferrovia Nord-Est è scoppiato un conflitto a proposito del valore di riscatto di certe linee accessorie. L'accordo non essendosi potuto stabilire fra gli interessati, il Consiglio federale decise che i punti di litigio siano sottoposti alla decisione del Tribunale federale.

Ferrovie Francesi. — *I tramways della Vandea.* — Con decreto del 22 novembre ultimo, è stato dichiarato di pubblica utilità l'impianto, nel dipartimento della Vandea, di una rete di tramvie a trazione meccanica, destinate al trasporto dei viaggiatori e delle merci e comprendente le seguenti linee:

Dalla Roche-sur-Yon ai Herbiers;
Da Quatre-Chemins-de-l'Oie a Montaigu;
Dalle Sables-d'Olonne al Champ-Saint-Père:
Dall'Aiguillon-sur-Mer a Santonnay;
Dalla Roche-sur-Yon a Legé (fino al limite del Dipartimento).

La tariffa applicabile al trasporto dei viaggiatori è fissata, per chilometro, a franchi 0.075 per la prima classe ed a franchi 0.050 per la seconda.

Ferrovie Bulgare. — *Nuove costruzioni.* — Il Governo bulgaro ha deliberato un grande aumento alla rete ferroviaria del paese, e cioè la costruzione delle seguenti linee: 1. Una da Sistova sponda del Danubio ad un punto appropriato della rete centrale; 2. da Slivno ad un punto appropriato della grande ferrovia Transbalcanica; 3. una che si diparte dalla linea Varna-Rustchuk a Silistria; 4. una derivazione di questa fino a Deobiez; 5. una da un punto appropriato della linea Mezdra-Som a Berkovjcza; 6. un tratto di collegamento fra Somakow e la rete centrale; 7. un collegamento diretto fra Nicopoli e la linea principale Belgrado-Sofia-Costantinopoli; 8. una linea da Drakowa alla rete centrale.

Inoltre si prevedono una comunicazione fra la linea Mezdra-Lom con Viddino, altre fra Sistowa e Gradisse, Slivno e Kavakli; infine, una linea da Radomir ad un punto appropriato sui confini turchi.

Notizie Diverse

L'ex Ministro Prinetti e il personale del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate. — L'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, commendatore Ottolenghi, ha diramato al personale dipendente la seguente circolare:

« S. E l'on. Prinetti, nel lasciare il Ministero, ha voluto confermare, con lettera a me diretta, la piena soddisfazione, da lui già espressami verbalmente, per l'opera prestata durante la sua gestione dal personale del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, incaricandomi di farmi interprete di questo suo sentimento presso il personale medesimo, del quale affermò aver riconosciuto la fedeltà, la intelligenza e lo zelo con cui adempie ai propri doveri.

« Io sono lieto ed orgoglioso di recare a conoscenza del personale queste lusinghiere espressioni di chi ha potuto e saputo, in breve lasso di tempo, riconoscere ed apprezzare le benemerenze del R. Ispettorato; tanto più essendo sicuro che dal meritato elogio sapremo tutti attingere nuova lena ed eccitamento per guadagnarci la stima e la benevolenza del nuovo Ministro, mercè l'assidua e zelante cooperazione nostra al buon andamento dei pubblici interessi che ci sono affidati.

« Roma, 16 dicembre 1897.

« *L'Ispettore Generale*
« OTTOLENGHI ».

Le proteste contro le sovratasse ferroviarie. — La Società promotrice dell'industria nazionale ha votato, giorni sono, il seguente ordine del giorno, in merito alle sovratasse ferroviarie:

« L'Assemblea, associandosi al voto già espresso da parecchie onorevoli Camere di Commercio, delibera di invitare la Direzione a fare pratiche presso gli onorevoli Deputati e Senatori, perchè vogliano insistere presso il Governo onde ottenere limitata l'applicabilità della Legge 15 agosto 1897 al 26 febbraio p. v. coll'astenersi dal presentare alcun nuovo disegno di legge, ed in ogni caso a volere provvedere che dal nuovo progetto di riordinamento degli Istituti di previdenza del personale ferroviario venga esclusa qualunque tassa sulle tariffe dei viaggiatori e delle merci anche in conformità dell'affidamento dato in proposito dal relatore della vigente legge, onorevole Sacchi ».

Studio idrografico del Tevere. — È stata presentata, in questi giorni, al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, la Relazione completa sullo studio idrografico del fiume Tevere, la quale, oltre la descrizione geologica, lo studio delle portate di magra ordinaria e di piena, delle pendenze dei singoli tronchi, del calcolo della forza motrice che si può sviluppare, della utilizzazione delle acque a scopi industriali ed agricoli, comprende pure dei dati importanti per la determinazione della scala delle portate a Ripetta, che potranno riuscire utili a coloro che si occupano di studi di idraulica.

Questo lavoro, eseguito dall'Ufficio idrografico del Ministero di Agricoltura, sarà dato subito alle stampe.

Per la bonifica del Polesine. — Fra il Comitato per la bonifica dell'isola d'Ariano, in provincia di Rovigo, e l'impresa Medici è stato stipulato il contratto per l'appalto dei lavori, con la conclusione della relativa operazione finanziaria di 4 1|2 milioni, estinguibile in 25 anni. Contribuiscono nella maggior parte della spesa il Governo e i Comuni interessati.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana, in Parigi, informa che, durante i primi undici mesi del 1897, entrarono in Francia merci italiane pel valore di franchi 123,115,000 e vennero spedite dalla Francia in Italia merci pel valore di franchi 137,899,000.

Confrontando queste cifre con quelle dello stesso periodo del 1896, risulta: una maggiore entrata di merci italiane in Francia per franchi 6,462,000 ed una maggiore esportazione francese per l'Italia per fr. 35,830,000, di cui oltre 18 milioni in sete (commercio speciale).

Il commercio dell'Austria. — L'andamento degli scambi commerciali dell'Austria, nei primi dieci mesi del 1897 non risulta punto favorevole al paese, quantunque nell'insieme gli scambi siano aumentati rimpetto all'anno scorso, e ciò perchè di fronte ad un aumento di poco conto nelle esportazioni, ve n'è stato un altro assai maggiore nelle importazioni, sicchè l'eccedenza delle prime sulle seconde si è ridotta notevolmente, come appare dalle cifre seguenti:

		genn. ottobre 1897	diff. sul 1896
Importazioni . . .	fior.	608,800,700	+ 28,400,000
Esportazioni . . .	»	639,700,000	+ 8,400,000
Ecced. dell'esport. .	fior.	30,900,000	— 20,400,000

Viadotto metallico di Mungsten. — Un viadotto metallico di dimensioni notevoli è quello di Mungsten sulla ferrovia Remscheid-Solingen in Germania: è lungo 465 metri e si alza a 107 metri sul fondo della valle; la campata centrale è di 150 metri ed è sostenuta da un grande arco a sesto acuto della corda di 160 metri; le campate laterali sono di 30 e 40 metri di luce.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (29 dicembre, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una scala tra la via Liguria e la via Veneta, in prolungamento della via Emilia. Importo lire 14,300. Cauz. lire 1000.

Municipio di Nicosia (31 dicembre, ore 12, seconda asta per deserzione primo incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione delle sorgenti d'acqua. Imp. lire 180,000. Fatali a stabilirsi.

Municipio di Sestri Ponente (3 gennaio, ore 11). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione di un nuovo fabbricato ad uso Asilo infantile. Imp. lire 75,000. Cauz. lire 2000.

Municipio di Cetona — Siena — (5 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori per la conduttura d'acqua potabile dalla sorgente pozzo Mattione al villaggio delle Piazze. Imp. lire 13,526. Cauzione lire 1350.

Municipio di Torino (8 gennaio, ore 14, prima asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato per la Scuola Modello Giacinto Pacchiotti. Imp. lire 300,000. Cauz. provv. lire 20,000. Fatali 25 gennaio, ore 11.

Amministrazione Provinciale di Perugia (8 gennaio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto di strada Amerino du Guardea alla comunale per Montecchio. Imp. lire 100,899.08. Cauz. lire 10,091.05.

APPALTI ALL'ESTERO.

Il Ministero del Commercio a Roma comunica che il termine utile per presentare offerte al Governo Argentino, per la costruzione del porto militare di Belgrano (Bahia Blanca), scade il 29 gennaio 1898.

Romania — *Ministero dei Lavori Pubblici* — Bucarest — (17-29 gennaio). — Appalto dei lavori d'arte, compimento delle massicciate, posa del binario, fornitura e manutenzione del *ballast* sulla linea ferroviaria Belard-Galatz. Imp. lire 1,757,000.

Portogallo — *Ministero dei Lavori Pubblici* — Lisbona — (5 gennaio). — Appalto dei lavori per la costruzione di chiaviche nella città di Lisbona. Importo reis 2,118,709,539. Cauzione reis 53,000,000.

— (25 gennaio). — Appalto dei lavori per la costruzione di chiaviche e lavori di risanamento nella città di Coimbre. Importo reis 176,988,000. Cauz. reis 4,500,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (28 dicembre, ore 15.30, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio**: kg. 200 in nastro per molle a lire 1; kg. 4347.37 fuso in dischi per utensili a lire 2. Cauzione lire 890. Consegna in giorni 50.

Aggiudicazioni definitive.

L'appalto per la fornitura di lime e raspe per la Direzione Artiglieria ed Armamenti del primo Dipartimento Marittimo a Spezia, fu aggiudicato alla Ditta F.lli Pastori, di Torino, per L. 56,842.50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 3 gennaio pagamento delle cedole n. 40 delle azioni di preferenza e n. 55 delle obbligazioni serie *B*, in L. 5.78 nette. Rimborso delle azioni di preferenza, state estratte.

Ferrovie Nord-Milano. — Dal 3 gennaio pagamento delle cedole n. 19 obbligazioni 4 1|2 0|0, terza serie, L. 11.25; n. 5 obbligazioni 4 0|0, terza serie, L. 10. Rimborso delle obbligazioni state estratte.

Ferrovia Vigevano-Milano. — Elenco delle azioni estratte e rimborsabili in L. 500 dal 2 gennaio:

404	718	746	837	845	871	914	959
972	1327	1438	2077	2329	2747	2792	3183
3509	3580	4258	4456	4716	4878	5897	6474
6941	7166	7570	7978	8435	8621	8905	9128
9376	9537	9576	9627	9741	9845	10131	10262
10755	11126	11993	12167	12811	12856	13288	13433
13560.							

Saranno pure rimborsate in L. 500 le obbligazioni sociali delle serie 283 e 539, state estratte, e pagata la cedola n. 58 per interessi in L. 4.93, nonchè la cedola n. 9 in L. 10, quale acconto dividendo 1897.

Strade Ferrate economiche di Bari-Barletta. — Dal 3 gennaio rimborso delle obbligazioni seguenti, state estratte:
131 746 804 1048 4168 5275.

Ferrovia da Genova a Voltri. — La *Gazzetta Ufficiale* del 18 dicembre, n. 293, pubblica la distinta delle obbligazioni state estratte.

Ferrovie Nord-Milano. — Pagamento della cedola n. 19 delle obbligazioni 4 1|2 0|0, terza serie, in L. 11.25 e della cedola n. 5 delle obbligazioni 4 0|0 in L. 10.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 31 corrente verrà pagata la cedola n. 30 delle obbligazioni, in L. 12.50 per azione a saldo utili esercizio 1896-97.

Società Romana di Telefoni e di Elettricità, in liquidazione. — Dal 28 corr., verranno pagate L. 101.05 per ogni azione munita delle cedole n. 10 e seguenti, a saldo della quota ad esse spettanti.

Manifattura di Lane in Borgosesia. — Dal 3 gennaio pagamento di un primo riparto utili in L. 15 per azione, esercizio 1897, presentando la cedola n. 49.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

31 dicembre. — **Tramways Vercellesi.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 10, in Liegi (Belgio).

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Dicem. 18	Dicem. 24
Azioni Ferrovie Biella			L. 508	517
»	»	Mediterranee	» 525	526
»	»	Meridionali	» 728.50	728
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 385	390
»	»	» (2ª »)	» 370	374
»	»	Secondarie Sarde	» 278	284
»	»	Sicule	» 648	648
Buoni Ferrovie Meridionali			» 545	545
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	L. 311.25	311
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 342	342
»	»	Gottardo 4 %	» 101.15	101.20
»	»	Mediterranee 4 0|0	» 508.50	506
»	»	Meridionali	» 326	325.50
»	»	Meridionali Austriache	» 410	411
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	317
»	»	» 2ª emiss. »	304	301
»	»	Pontebba	» 481.50	482
»	»	Sarde, serie *A*	» 316	312
»	»	» serie *B*	» 317	314
»	»	» 1879	» 312	311.50
»	»	Savona	» 340	340
»	»	Secondarie Sarde	» 469.50	472
»	»	Sicule 4 0|0 oro	» 503	501
»	»	Tirreno	» 488	488
»	»	Vittorio Emanuele	» 343	341

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

15ª Decade — Dal 21 al 30 Novembre 1897.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	87,533.00	2,280.00	8,804.00	128,024.00	2,051.00	228,692.00	616.00	371.00
1896	83,658.00	1,861.00	7,870.00	126,481.00	2,170.00	222,040.00	616.00	360.00
Differenze nel 1897	+ 3,875.00	+ 419.00	+ 934.00	+ 1,543.00	— 119.00	+ 6,652.00	»	+ 11.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1897.								
1896-97	1,400,919.00	31,630.00	170,914.00	2,064,805.00	20,616.00	3,688,884.00	616.00	5,988.00
1895-96	1,394,056.00	27,572.00	152,639.00	1,919,677.00	18,605.00	3,512,549.00	616.00	5,702.00
Differenze nel 1897	+ 6,863.00	+ 4,058.00	+ 18,275.00	+ 145,128.00	+ 2,011.00	+ 176,335.00	»	+ 286.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	34,883.00	669.00	2,477.00	30,603.00	363.00	68,995.00	484.00	143.00
1896	33,057.00	531.00	2,647.00	37,692.00	428.00	74,355.00	484.00	154.00
Differenze nel 1897	+ 1,826.00	+ 138.00	— 170.00	— 7,089.00	— 65.00	— 5,360.00	»	— 11.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1897.								
1896-97	519,028.00	10,315.00	46,464.00	359,604.00	3,502.00	938,913.00	484.00	1,940.00
1895-96	535,456.00	9,187.00	42,350.00	331,997.00	3,666.00	922,656.00	484.00	1,906.00
Differenze nel 1897	— 16,428.00	+ 1,128.00	+ 4,114.00	+ 27,607.00	— 164.00	+ 16,257.00	»	+ 34.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1897	4,157.00	197.00	311.00	1,177.00	»	5,842.00	23.00	254.00
1896	2,754.00	104.00	291.00	820.00	»	3,969.00	23.00	173.00
Differenze nel 1897	+ 1,403.00	+ 93.00	+ 20.00	+ 357.00	»	+ 1,873.00	»	+ 81.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1897.								
1896-97	48,201.00	1,943.00	3,417.00	12,534.00	28.00	66,123.00	23.00	2,875.00
1895-96	48,818.00	1,652.00	3,305.00	9,549.00	28.00	63,352.00	23.00	2,754.00
Differenze nel 1897	— 617.00	+ 291.00	+ 112.00	+ 2,985.00	»	+ 2,771.00	»	+ 121.00

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze — Capitale sociale 260 milioni, intieramente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Servizio Finanza e Titoli

Estrazione delle Azioni dell'anno 1897

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1897, rimborsabili in L. **500**, dal 1° gennaio 1898, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

TITOLI da 1		TITOLI da 5			TITOLI da 10		
Numeri delle Azioni		N. delle Cartelle	Numeri delle Azioni		N. delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
8421	8430	1813	19061	19065	363	63621	63630
9361	9370	1814	19066	19070	741	67401	67410
260981	260990	2407	22031	22035	1920	79191	79200
362031	362040	2408	22036	22040	2811	88101	88110
363181	363190	2639	23191	23195	2833	88321	88330
366651	366660	2640	23196	23200	3244	92431	92440
		5085	35421	35425	3404	94031	94040
		5086	35426	35430	3603	96021	96030
		6447	42231	42235	3688	96871	96880
		6448	42236	42240	3852	98511	98520
		7351	46751	46755	4530	105291	105300
		7352	46756	46760	4919	109181	109190
		7729	48641	48645	4970	109691	109700
		7730	48646	48650	5617	116161	116170
		8189	50941	50945	5845	118441	118450
		8190	50946	50950	5902	119011	119020
		9407	57031	57035	6240	122391	122400
		9408	57036	57040	7382	133811	133820
		15357	271781	271785	7463	134621	134630
		15358	271786	271790	7484	134831	134840
		15435	272171	272175	7537	135361	135370
		15436	272176	272180	8165	141641	141650
		15545	272721	272725	8203	142021	142030
		15546	272726	272730	9332	153311	153320
		15557	272781	272785	10370	163691	163700
		15558	272786	272790	10594	165931	165940
		15631	273151	273155	16166	291651	291660
		15632	273156	273160	16708	297071	297080
		16465	277321	277325	17356	303551	303560
		16466	277326	277330	17507	305061	305070
		18033	285161	285165	17605	306041	306050
		18034	285166	285170	17926	309251	309260
		18793	288961	288965	19058	320571	320580
		18794	288966	288970	20409	334081	334090
		20335	381671	381675	22498	354971	354980
		20336	381676	381680	22912	359111	359120
		21935	389671	389675	23037	400361	400370
		21936	389676	389680	23095	400941	400950
		22929	394641	394645	23578	405771	405780
		22930	394646	394650	24101	411001	411010
		26343	436711	436715	24344	413431	413440
		26344	436716	436720	25300	445491	445500
		26777	438881	438885	25326	445751	445760
		26778	438886	438890	26195	454441	454450
					26268	455171	455180
					26701	459501	459510
					26733	459821	459830
					26774	460231	460240
					27672	469211	469220
					28546	477951	477960

Firenze, 15 dicembre 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. — Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima sedente in Firenze
Capitale Lire 260 milioni, intieramente versato

Esercizio della Rete Adriatica

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in oro* che le sotto indicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo, **il pagamento della Cedola 56ª di lire 15 in oro,** per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante, nonchè **il rimborso in lire 500 oro dei Buoni estratti nel 55° sorteggio,** avvenuto il 1° ottobre decorso.

Firenze e **Bologna**, Cassa della Società — **Milano**, signor Zaccaria Pisa — **Genova**, Cassa Generale — **Ancona, Roma, Torino, Livorno, Napoli** e **Venezia**, Banca d'Italia — **Parigi** e **Ginevra**, Banca di Parigi e dei Paesi Bassi — **Vienna**, I. e R. Priv. Stabilimento Austriaco di Credito per Comm. e Ind.

Firenze, 17 dicembre 1897.

LA DIREZIONE GENERALE.

PUBBLICAZIONI DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI ITALIANI

ROMA — Via del Bufalo, 133 — ROMA

ANNALI DELLA SOCIETÀ

Fascicoli bimestrali di circa pagine 100: raccolta di memorie e relazioni tecniche con numerose figure intercalate e tavole. *Un anno L. 18; un fascicolo separato L. 3.50.*

BULLETTINO

Fascicoli quindicinali di 16 colonne: Bibliografie di opere tecniche; notizie tecniche; sommarii di periodici tecnici. *Un anno L. 10; un fascicolo separato L. 0.50.*

Associazione cumulativa agli ANNALI ed al BULLETTINO un anno L. 25.

Le associazioni, per l'anno 1898, si ricevono a tutto il 31 gennaio 1898, alla **Sede della Società** (Roma, via del Bufalo, 133) alla **Libreria Fratelli Bocca** (Roma, Corso, 216 e 217) ed agli **Uffici postali.** — I numeri separati si vendono alla Sede della Società e presso la Libreria Bocca.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma — Capitale L. 20 milioni, interamente versato

Obbligazioni 4 0|0 oro.

Si notifica ai signori possessori delle dette Obbligazioni sociali che il 2 gennaio 1898 saranno pagate le seguenti cedole: Cedola n. 14 dell'emissione 1891
» n. 12 » 1892
» n. 10 » 1893
» n. 6 » 1895

Col detto giorno avrà luogo anche il rimborso delle Obbligazioni estratte il 1° ottobre p. p. e descritte nell'avviso inserito nel n. 228 del 1° ottobre della *Gazzetta Ufficiale* (1).

Roma, 14 dicembre 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

Sorteggio di Obbligazioni 4 0|0.

Si avvertono i signori possessori delle Obbligazioni 4 0|0 oro, di questa Società che il 2 gennaio 1898 alle ore 10 avrà luogo presso la sede della Società suddetta (Piazza Grazioli, n. 5), l'estrazione delle seguenti Obbligazioni della Emissione 1889:

59 Titoli unitari — Obbligazioni 59
11 Titoli quintupli — Obbligazioni 55
Obbligazioni 114

(1) V. n. 42 del *Monitore delle Strade Ferrate.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 180,000,000, interamente versato.

Avviso pagamento Dividendo.

Si fa noto ai portatori delle 360,000 Azioni sociali che, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 3 gennaio 1898, sarà loro pagata, presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro presentazione della cedola n. 24, la somma di ital. L. **12.50** per ciascuna azione, cioè it. L. **5** a saldo del dividendo dell'esercizio 1896-97, e it. L. **7.50** quale primo acconto sul dividendo dall'esercizio 1897-98.

Avviso pagamento Interessi sulle Obbligazioni 4 0/0.

Si notifica che il pagamento dell'interesse semestrale al 1° gennaio 1898 sulle Obbligazioni sociali 4 0|0 avrà luogo, a cominciare dal giorno 3 successivo, presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro consegna della cedola n. 15.

Il detto interesse ascende a ital. L. **10** nette per Obbligazione, importo che fuori d'Italia verrà pagato sulle basi indicate nella cedola stessa.

Milano, dicembre 1897. **LA DIREZIONE GENERALE.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	2a classe	Parigi (2) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASS. (***)	Treno di lusso CALAIS-ROMA settimanale il lunedì part. da LONDRA	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — a.	9 — p.	9 — a.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — p.	11 — p.	10 55 a.	11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 p.		2 20 p	12 20 a.	12 15 p.	12 20 a.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — p.	1 19 a.	12 49 p.	1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.	—	—
	Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 — a.	—	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 p.	3 33 a.	2 54 p.	3 — a.
	Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 p.	3 38 a.	2 59 p.	3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — p.	5 38 a.	4 35 p.	Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 p.	6 48 a.	4 50 p.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 24 p.	7 31 a.	—	
		(B) 1a e 2a classe		1a 2a cl.	1a 2a cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 05 p.	2 15 p.	—	
Dijon	Arr.	1 47 a.		2 15 a.	7 05 p.	9 45 p.	9 29 a.
Genève	—	—		8 46 a.	—	—	—
Aix-les-Bains	—	6 28 a.		7 53 a.	12 02 a.	—	1 35 p.
Chambéry	—	6 55 a.		8 20 a.	12 25 a.	—	1 57 p.
Modane	—	9 43 a.		1 44 p.	3 09 a.	5 — a.	4 37 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	8 10 a.	9 03 a.	9 33 p.
Torino	Par.	2 50 p.		7 55 p.	8 45 a.	—	
Novara	Arr.	4 40 p.		9 51 p.	10 41 a.	—	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	11 40 a.	—	
					1a 2a cl.		
Torino	Par.	3 05 p.		8 10 p.	8 40 a.	9 10 a.	
Genova	Arr.	6 43 p.		11 20 p.	12 — p.	11 24 a.	
San-Remo	—	11 31 p.		8 43 a.	4 42 p.	—	
Pisa	—	11 23 p.		3 50 a.	4 45 p.	3 55 p.	
Firenze	—	1 10 a.		7 20 a.	7 05 p.	—	
Livorno	—	12 — p.		5 32 a.	5 53 p.	—	
Roma	—	7 05 a.		10 50 a.	11 30 p.	10 35 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 45 p.	7 10 a.	7 10 a.	
Brindisi	—	—		—	6 17 p.	—	
Torino	Par.	3 05 p.		7 05 p.	8 40 a.		9 43 p.
Alessandria	Arr.	4 36 p.		8 55 p.	10 13 a.		11 11 p.
Bologna	—			2 31 a.	2 50 p.	Dal 15 novembre	3 22 a.
Ancona	—	—		7 12 a.	11 — p.	partenza	7 06 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	11 — a.	da LONDRA	5 35 p.
Firenze	—	—		6 34 a.	6 03 p.		Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—		1 10 p.	11 25 p.		
Napoli	Arr.	—		6 45 p.	7 10 a.		

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASS.	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASS.	Treno di lusso ROMA-CALAIS settimanale il sabato part. da ROMA
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	Dal 20 novembre
Firenze	—	9 10 p.	—	—	6 10 a.	partenza
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	da ROMA
Ancona	—	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 37 a.	10 38 a.	9 05 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 35 a.	—
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 25 p.	11 25 p.
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	9 55 p.	8 — a.	8 30 a.
Livorno	—	9 35 p.	—	4 — a.	1 40 p	—
Firenze	—	8 20 p.	—	—	11 40 a.	—
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 30 a.	2 20 p.	2 45 p.
San-Remo	—	7 16 p.	—	3 32 a.	12 28 p	—
Genova	—	2 44 a.	6 40 a.	8 35 a.	6 58 p	6 22 p.
Torino	Arr.	7 45 a.	10 15 a.	12 20 p.	10 40 p.	9 55 p,
Milano	Par.	—	10 55 a.		8 15 p.	—
Novara	—	4 30 a.	11 51 a.		9 12 p.	—
Torino	Arr.	8 25 a.	1 45 p.		11 02 p.	—
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	10 03 p.
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 28 p.		2 26 a.	12 35 a.
Chambéry	—	3 42 p.	8 22 p.		4 56 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 15 p.	8 55 p.		5 22 a.	—
Genève	—	2 45 p.	7 42 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	2 08 a.		11 34 a.	7 34 a.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 55 a.		5 32 p.	—
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			7 07 p.	—
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 14 antim.			8 — p.	12 12 p.
		(1) 1a 2a cl.	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* 1a, 2a, 3a (**)	
	Par.	9 — a.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	12 20 p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 36 a.	12 mer.	1 25 p.	10 47 p.	1 45 p.
	Par.	10 41 a.	12 20 p.	1 30 p.	10 52 p.	1 50 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 12 p.	1 50 p.	—	12 34 a.	—
	Par.	12 14 p.	1 53 p.	—	12 36 a.	—
(ora francese)	Arr.	12 54 p.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	3 50 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 10 p.		3 45 p.	1 35 a.	3 51 p.
Douvres	—	3 05 p.		5 45 p.	3 45 a.	5 45 p.
Londres Victoria	Arr.	4 50 p.		7 30 p.	5 40 a.	7 30 p.
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 p.	5 50 p.	7 35 p.	5 40 a.	7 35 p.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. Prende in tutti i punti serviti viaggiatori di 3a classe per l'Inghilterra soltanto. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. Prende in 3a classe per tutti i punti serviti i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra soltanto. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.55 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dimamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni, intieramente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio p. v., le sotto indicate Casse sono incaricate di pagare

la Cedola 55 di L. it. 12.50

per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante.

Firenze e Bologna, Cassa della Società — **Genova**, Cassa Generale — **Milano**, signor Zaccaria Pisa — **Ancona, Napoli, Livorno, Roma, Torino e Venezia**, Banca d'Italia.

Parigi, Società Generale di Credito Industriale e Commerciale e Banca di Parigi e dei Paesi Bassi — **Ginevra**, signor Bonna e C. — **Basilea**, signor De Speyr e C. — **Berlino**, signor Meyer Cohn, signor Robert Warschauer e C., la Deutsche Bank — **Londra**, signori Baring Brothers e C. Led — **Francfort s/M**, Frankfurter Filiale der Deutschen Bank — **Vienna**, I. e R. Priv. Stabilimento Austriaco di credito per commercio e industria (Al cambio che sarà indicato ulteriormente).

Parimenti il 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso questa Direzione Generale, le Azioni estratte al sorteggio effettuato il 15 corr., cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la *Cartella di godimento al portatore* di cui all'articolo 54 degli Statuti Sociali.

S'informano altresì i signori Azionisti che la Società riceve le proprie Azioni in deposito a custodia gratuita.

Firenze, 17 dicembre 1897. LA DIREZIONE GENERALE.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO - *Piazza Carignano* - **TORINO**

Raynald Legouëz. — **De l'emploi du Bouclier dans la construction des souterrains.** 1 vol. in-8°, avec 335 fig., relié toile . . . . L. **22** —

Cl. Chomienne. — **Fabrication de l'Acier** et procédés de forgeage de diverses pièces. Un volume in-8°, avec 57 figures et 26 planches . . . . . . L. **11** —

E. Sérafon. — **Les Tramways, les chemins de fer sur routes, les automobiles et les chemins de fer de montagne à crémaillière.** Quatrième édition complètement refondue par H. de Graffigny et J. B. Dumas. Un vol. in 8°, avec 199 figures. . . L. **22** —

C. M. Chevreux. — **Traité de la construction des Yachts à voile.** 1 vol. in-8°, avec atlas de 30 planches L. **29** —

Memento de l'Architecte et de l'Entrepreneur. Théorie, pratique et législation du bâtiment contenant 1070 fig. et 5 planches hors texte, par L. A. Barré, avec la collaboration d'Architectes, de Spécialistes e de P. Barré fils. Un volume in-16°, relié toile, avec nombreuses figures et planches. . . . . . . L. **11** —

Presso la Libreria Casanova trovasi un completo assortimento di Opere di Ingegneria (Matematica, Meccanica, Idraulica, Chimica, Fisica, Elettricità, Astronomia, ecc.).

Torino, 1897 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.